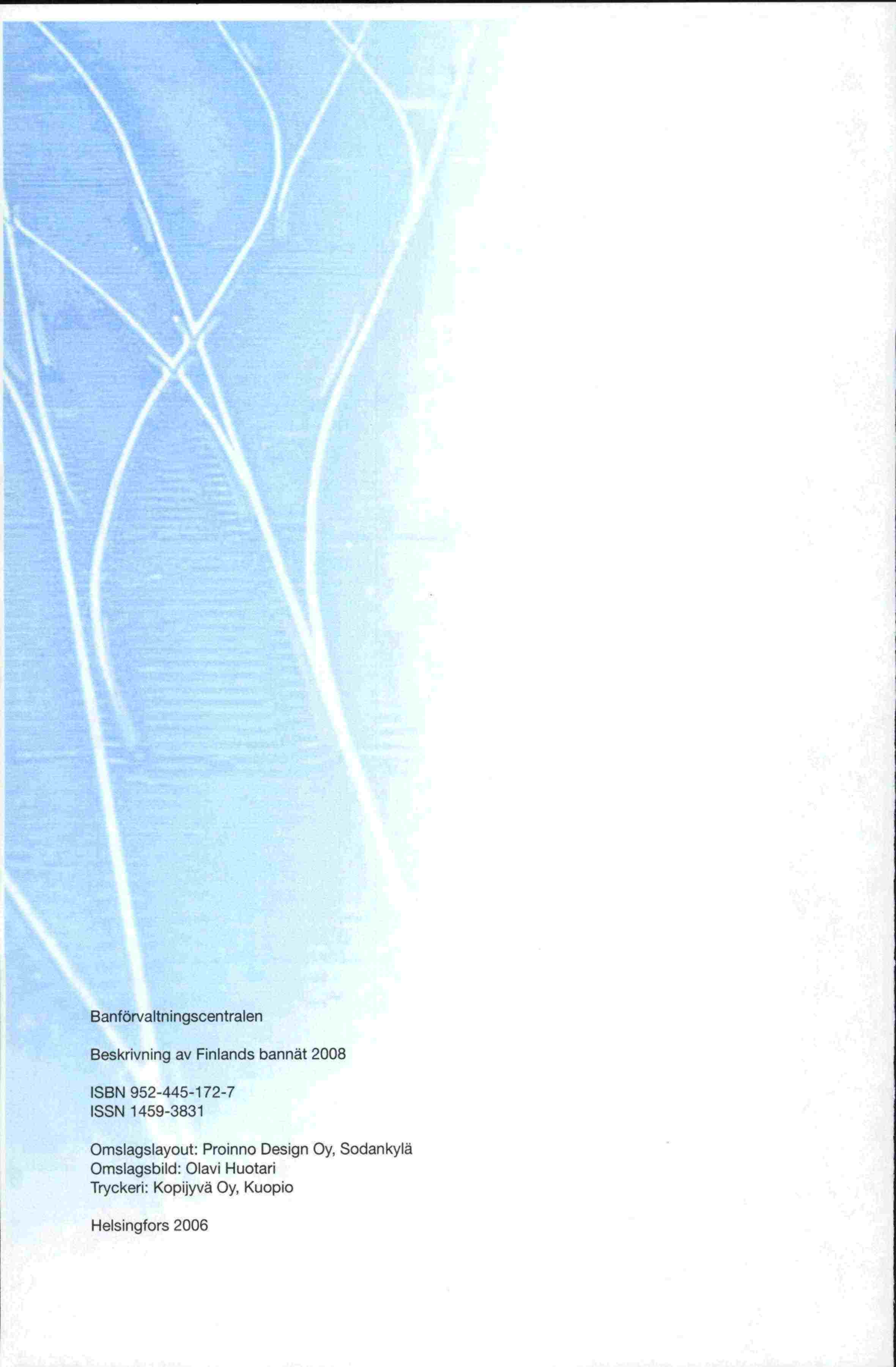


Beskrivning av Finlands bannät 2008



RATAHALLINTOKESKUS
BANFÖRVALTNINGSCENTRALEN



Banförvaltningscentralen

Beskrivning av Finlands bannät 2008

ISBN 952-445-172-7

ISSN 1459-3831

Omslagslayout: Proinno Design Oy, Sodankylä

Omslagsbild: Olavi Huotari

Tryckeri: Kopijyvä Oy, Kuopio

Helsingfors 2006

Förord

Banförvaltningscentralen (RHK) publicerar i enlighet med järnvägslagen en beskrivning av bannätet (= nätbeskrivning) för tidtabellsperioden 2008, vilken är den femte beskrivningen av bannätet i Finland. I nätbeskrivningen redogörs för förutsättningarna för tillträde till bannätet, statens bannät, förfarandet vid tilldelningen av bankapacitet, tjänsterna som tillhandahålls järnvägsföretag och grunderna för fastställandet av banavgiften. Nätbeskrivningen publiceras för varje enskild tidtabellsperiod och är avsedd för dem som ansöker om bankapacitet. Den här nätbeskrivningen gäller för tidtabellsperioden 9.12.2007–13.12.2008.

Till grund för nätbeskrivningen 2008 ligger föregående nätbeskrivning som har utvecklats utgående från användarnas kommentarer samt nätbeskrivningar av andra europeiska bannätsförvaltare.

Beskrivningen av bannätet följer en gemensam europeisk innehållsstruktur. Nätbeskrivningen består av följande kapitel:

- Allmänt
- Förutsättningarna för tillträde till bannätet
- Bannätet
- Tilldelningen av bankapacitet
- Tjänster som tillhandahålls järnvägsföretag
- Banavgiften

Vid Banförvaltningscentralen ansvarar enheten för trafikstyrning vid trafiksystemsavdelningen för utarbetandet av beskrivningen av bannätet. Samtliga avdelningar vid Banförvaltningscentralen, och flera experter utanför organisationen, har deltagit i arbetet.

Helsingfors den 27 november 2006

Banförvaltningscentralen

Innehållsförteckning

	FÖRORD	3
1	ALLMÄNT	7
1.1	Introduktion.....	7
1.2	Syfte	7
1.3	Rättslig grund.....	7
1.4	Juridisk status	8
1.4.1	Allmänt	8
1.4.2	Giltighet	8
1.4.3	Förfarande vid ändringssökande	8
1.5	Nätbeskrivningens struktur	8
1.6	Bannätsbeskrivningens giltighetstid och uppdatering	8
1.6.1	Giltighetstid.....	8
1.6.2	Uppdatering.....	8
1.7	Publicering	8
1.8	Kontaktuppgifter	9
1.9	Samarbetet mellan infrastrukturförvaltarna	10
1.10	Definitioner, märkningar och förkortningar	11
2	TILLTRÄDE TILL BANNÄTET.....	12
2.1	Introduktion.....	12
2.2	Allmänna förutsättningar för tillträde till bannätet	12
2.2.1	Allmänna förutsättningar för utövande av järnvägstrafik.....	12
2.2.2	Allmänna förutsättningar för utnyttjande av bannätet	13
2.2.3	Koncession för järnvägsföretag	13
2.2.4	Säkerhetsintyg.....	14
2.2.5	Försäkringar	14
2.3	Ansökan om bankapacitet	14
2.4	Övriga villkor för tillträde till bannätet.....	15
2.4.1	Ramavtal	15
2.4.2	Avtal om utnyttjande av bannätet	15
2.5	Föreskrifterna avseende trafikering	15
2.6	Specialtransporter.....	15
2.7	Transport av farliga ämnen	15
2.8	Godkännande av rullande järnvägsmateriel	16
2.9	Kompetensen hos personer som sköter trafiksäkerhetsuppgifter	16
3	BANNÄTET	17
3.1	Introduktion.....	17
3.2	Bannätets omfattning	17
3.2.1	Det befintliga bannätet	17
3.2.2	Anslutande bannät	17
3.3	Beskrivning av bannätet.....	17
3.3.1	Geografisk beskrivning	17
3.3.2	Bannätets egenskaper	17
3.3.3	Systemen för trafikledning och kommunikation	21
3.4	Trafikrestriktioner	22

3.4.1	Särskild bankapacitet	22
3.4.2	Begränsningar som beror på miljöskydd	22
3.4.3	Farliga ämnen.....	22
3.4.4	Begränsningar som beror på tunnlar	22
3.4.5	Begränsningar som beror på broar	22
3.5	Bannätets användbarhet	23
3.6	Stationerna för passagerartrafik.....	23
3.7	Godstrafikterminalerna	23
3.8	Tjänster som stöder järnvägstrafiken.....	23
3.8.1	Rangerbangårdar	23
3.8.2	Uppställningsspår	23
3.8.3	Service- och underhållstjänster	23
3.8.4	Bränsletankningsplatser	23
3.8.5	Tekniska anordningar	23
3.9	Utvecklingsplanerna för bannätet	23
4	TILLDELNING AV BANKAPACITET	24
4.1	Introduktion.....	24
4.2	Processbeskrivning.....	24
4.3	Tillvägagångstidtabell för ansökan om bankapacitet.....	24
4.3.1	Ansökan om bankapacitet för en tidtabellsperiod	25
4.3.2	Ansökan om bankapacitet för tillfällig trafik.....	25
4.4	Tilldelning av bankapacitet	26
4.4.1	Uppgörande av förslag för tilldelning av bankapacitet	26
4.4.2	Rättelseyrkande i beslut om bankapacitet.....	26
4.4.3	Överbelastad bankapacitet och därmed förknippad prioriteringsordning	26
4.5	Bankapacitet vid underhåll och banarbeten.....	27
4.6	Outnyttjad bankapacitet.....	28
4.7	Specialtransporter och farliga ämnen	28
4.8	Åtgärder i händelse av störningar	28
4.8.1	Principer	28
4.8.2	Instruktioner	28
4.8.3	Sannolika situationer.....	28
4.8.4	Osannolika situationer	28
5	TJÄNSTER SOM TILLHANDAHÅLLS JÄRNVÄGSFÖRETAG	29
5.1	Introduktion.....	29
5.2	Tjänster som Banförvaltningscentralen erbjuder	29
5.3	Tjänster som erbjuds av andra	29
6	BANAVGIFTEN.....	30
6.1	Grunderna för prissättning samt de tjänster som banavgiften inkluderar	30
6.2	Banavgiftssystemet	30
6.3	Banavgiftens storlek	30
6.4	Avgiftsincitamentssystem	30
6.5	Ändringar i banavgiften	30
6.6	Debitering av banavgiften	30

Index	31
-------------	----

Bilagor

Bilaga 1: Infrastrukturregister	32
Bilaga 2: Trafikplatsregister	39
Bilaga 3: Trafikeringsföreskrifter för passage av Torneå-Haparanda.....	89
Bilaga 4: Lastprofil	97
Bilaga 5: Normalsektionen för fria rummet	98
Bilaga 6: Banornas banklasser och de tillåtna hastigheterna för olika axeltryck	99
Bilaga 7: Säkerhetssystemen	107
Bilaga 8: Hastighetsbegränsningar som beror på vibrationer.....	112
Bilaga 9: Maximal hastighet i tunnlar	113
Bilaga 10: Restriktioner till följd av broar	114
Bilaga 11: Banarbeten som påverkar trafiken 2008	115
Bilaga 12: Passagerarinformation på trafikplatserna på statens bannät	118
Bilaga 13: Övriga länders nätbeskrivningar.....	119

1 Allmänt

1.1 Introduktion

Beskrivningen av bannätet (nedan även nätbeskrivning) publiceras i enlighet med järnvägslagen (555/2006) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur samt utfärdande av säkerhetsintyg (det s.k. kapacitets- och banavgiftsdirektivet). Nätbeskrivningen publiceras för varje enskild tidtabellsperiod. Denna nätbeskrivning för tidtabellsperioden 2008 är den femte nätbeskrivningen som publicerats i Finland.

1.2 Syfte

Beskrivningen av bannätet publiceras separat för varje tidtabellsperiod för dem som ansöker om bankapacitet. I nätbeskrivningen beskrivs förutsättningarna för tillgång till bannätet, statens bannät, tilldelningen av infrastrukturkapacitet, vilka tjänster som skall tillhandahållas järnvägsföretagen samt på vilka grunder banavgiften bestäms. I nätbeskrivningen beskrivs detaljerat de allmänna bestämmelserna, tidsfristerna, tillvägagångssätten och grunderna för avgiftssystemen och beviljandet av bankapacitet.

Järnvägsföretagen kan ansöka om bankapacitet för internationell trafik som bedrivs inom Europeiska ekonomiska samarbets-området samt för inrikes godstrafik. Endast VR Aktiebolag har tillträde till det finska bannätet i samtrafiken med Ryssland och kan bedriva inrikes persontrafik.

1.3 Rättslig grund

Nuvarande lagstiftning

Banförvaltningscentralen publicerar i enlighet med järnvägslagen uppgifter om bestämmelser som utfärdats i järnvägslagen och föreskrifter i lagen i anslutning till dessa ävensom uppgifter om övriga bestämmelser som berör:

- 1) rätten till tillgång till bannätet
- 2) grunderna för bestämmandet av banavgifter
- 3) ansökan om bankapacitet och tidsfrister i anslutning därtill
- 4) kraven på och godkännande av rullande järnvägsmateriel
- 5) övriga faktorer som ansluter sig till bedrivande av järnvägs- trafik samt förutsättningarna för inledande av järnvägs- trafik.

Banförvaltningscentralen publicerar i nätbeskrivningen uppgifter om bannätets kvalitet och omfattning för varje tidtabellsperiod. Dessa uppgifter ingår i kapitel 3 i denna bannätsbeskrivning. I nätbeskrivningen offentliggörs även Banförvaltningscentralens föreskrifter om

- 1) särskild bankapacitet med stöd av järnvägslagen (punkt 3.4.1),
- 2) prioritetsarrangemang som skall tillämpas på överbelastad bankapacitet med stöd av järnvägslagen (punkt 4.4.3)
- 3) tröskelkvoterna för minimianvändning av bankapacitet på respektive järnvägslinjer i enlighet med järnvägslagen (punkt 4.6).

1.4 Juridisk status

1.4.1 Allmänt

Nätbeskrivningen är inte en föreskrift som Banförvaltningscentralen utfärdar, utan ett dokument som innehåller information.

1.4.2 Giltighet

De uppgifter som publiceras i nätbeskrivningen påverkar inte de föreskrifter som Banförvaltningscentralen eller Järnvägsverket utfärdar.

1.4.3 Förfarande vid ändringssökande

Enligt järnvägslagen är det möjligt att söka rättelse i Banförvaltningscentralens beslut hos regleringsorganet, som i Finland är Järnvägsverket. Ändring i Järnvägsverkets beslut får sökas om beslutet gäller

- 1) prioritetsordningen i enskilda fall vid tilldelning av bankapacitet,
- 2) debitering av banavgiften
- 3) tilldelning av bankapacitet
- 4) beviljande av brådsökande bankapacitet
- 5) beviljande av bevis om överensstämmelse eller granskningsbevis för det anmälda organet

Rättelseyrkandet skall tillställas Järnvägsverket inom 30 dagar efter att sökanden fått del av beslutet. Regleringsorganet skall avgöra en rättelsebegäran inom två månader efter att sökanden har tillställt regleringsorganet alla behövliga uppgifter. När ett krav om rättelse gäller enskilda prioritetsordningar, tilldelning av bankapacitet och brådsökande bankapacitet skall ett beslut dock ges inom tio dagar efter att alla behövliga uppgifter tillställts.

1.5 Nätbeskrivningens struktur

Beskrivningen av bannätet är upplagd enligt de europeiska infrastrukturförvaltarens organisations RailNetEuropes gemensamma struktur för bannätsbeskrivningar.

Nätbeskrivningen består av fem kapitel utöver detta. I det andra kapitlet behandlas förutsättningarna för tillträde till bannätet, i det tredje kapitlet bannätets egenskaper, i det fjärde kapitlet aspekter i samband med tilldelningen av bankapacitet i det femte kapitlet tjänster som tillhandahålls järnvägsföretag och i det sjätte kapitlet banavgiften och grunderna för bestämningen av den. I nätbeskrivningens bilagor ges en närmare beskrivning av bannätets egenskaper och trafikeringen.

1.6 Bannätsbeskrivningens giltighetstid och uppdatering

1.6.1 Giltighetstid

En nätbeskrivning gäller för en tidtabellperiod i sänder och den publiceras fyra månader innan tidsfristen för inlämningen av ansökningarna om bankapacitet går ut, dvs. 12 månader innan övergången till ny tidtabellperiod. Denna beskrivning av bannätet är avsedd för tidtabellperioden 2008, dvs. tidtabellperioden 9.12.2007–13.12.2008. Nätbeskrivningen för tidtabellperioden 2009 publiceras senast 7.12.2007.

1.6.2 Uppdatering

Om uppgifterna i nätbeskrivningens kapitel 1.3 ändras, publicerar Banförvaltningscentralen de nya uppgifterna bland sina föreskrifter.

I nätbeskrivningens bilaga 11 presenteras en uppskattning över de banarbeten som utförs under tidtabellperioden 2008 och som eventuellt påverkar trafiken. Arbetsprogrammet, avpassningen av arbetstidtabellerna och de nödvändiga banarbetena justeras i och med att finansieringen och planeringen preciseras. Banförvaltningscentralen publicerar en förteckning över banarbetena och uppdaterar den på sin webbplats <http://www.rhk.fi>.

1.7 Publicering

Bannätsbeskrivningen publiceras på tre språk: finska, svenska och engelska. Om språkversionerna avviker från varandra, gäller den finskspråkiga versionen. Den finskspråkiga versionen av nätbeskrivningen finns att tillgå på Banförvaltningscentralen i tryckt form och alla språkversioner finns i pdf-format på Banförvaltningscentralens webbplats <http://www.rhk.fi>.

De långsiktiga utvecklingsplanerna för bannätet för åren 2008–2011 framgår av Banförvaltningscentralens ekonomi- och verksamhetsplan. Statistikuppgifter för bannätet och järnvägstrafiken finns i Finlands järnvägsstatistik som Banförvaltningscentralen publicerar varje år.

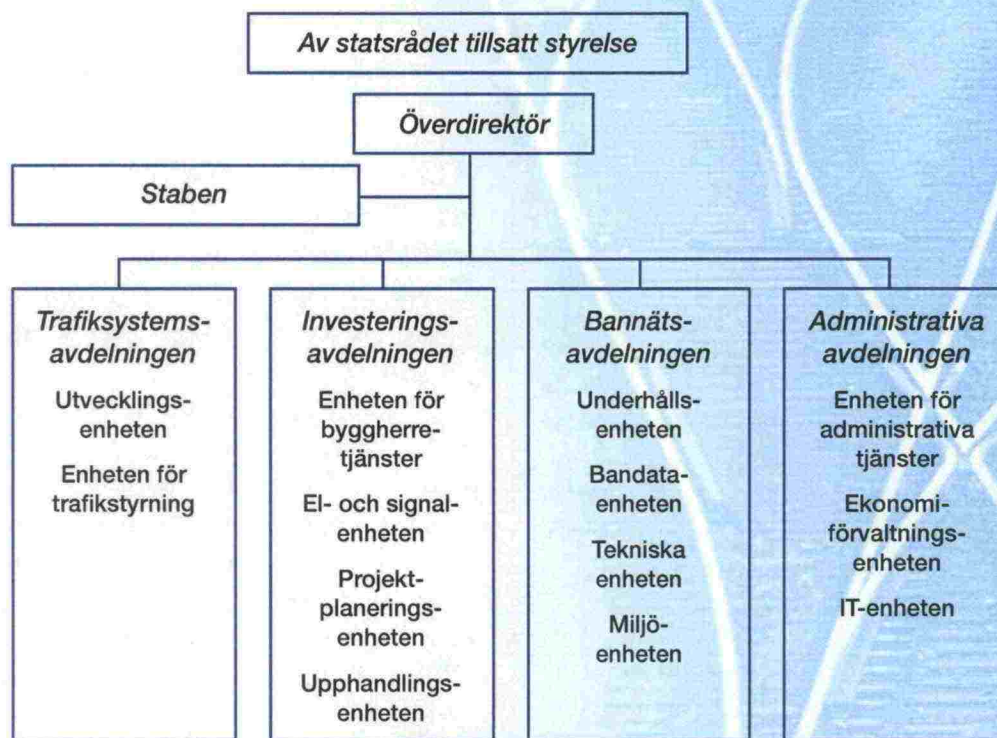


Bild 1. Schema över Banförvaltningscentralens organisation.

1.8 Kontaktuppgifter

Banförvaltningscentralen

Banförvaltningscentralen är ett ämbetsverk underställt kommunikationsministeriet, som ansvarar för upprätthållandet och utvecklandet av statens bannät, beviljandet av bankapacitet samt för trafikledningen och styrningen av trafiken.

PB 185 (Centralgatan 8)

FI-00101 Helsingfors

Telefon: +358 20 751 5111

Fax: +358 20 751 5100

E-post: info@rhk.fi, kirjaamo@rhk.fi

Internet: <http://www.rhk.fi>

I ärenden som gäller trafiken kan man ta kontakt via e-post-adressen: oss@rhk.fi.

Mera kontaktuppgifter på Banförvaltningscentralens webbplats.

Kommunikationsministeriet

PB 31 (Södra Esplanaden 16–18)

FI-00023 Statsrådet

Telefon: +358 9 160 02

Fax: +358 9 160 28596

E-post: kirjaamo@mintc.fi

Internet: <http://www.mintc.fi>

Järnvägsverket

Järnvägsverket är ett ämbetsverk underställt kommunikationsministeriet, som övervakar den allmänna järnvägssäkerheten, järnvägssystemens säkerhet samt säkerheten i samband med järnvägsföretagens och Banförvaltningscentralens verksamhet.

PB 84 (Jakobsgatan 3)

FI-00101 Helsingfors

Telefon: +358 20 776 7611

Fax: +358 20 776 7630

E-post: kirjaamo@rvi.fi

Internet: <http://www.rautatievirasto.fi>

Konkurrensverket

Konkurrensverket lyder under handels- och industriministeriet. Dess verksamhetsidé är att trygga en sund och fungerande ekonomisk konkurrens samt att öka den ekonomiska effektiviteten genom att främja konkurrensen och undanröja hinder för den.

PB 332 (Långbrokajen 3 A)

FI-00531 Helsingfors

Telefon: +358 9 731 41

Fax: +358 9 7314 3328

E-post: kirjaamo@kilpailuvirasto.fi

Internet: <http://www.kilpailuvirasto.fi>

1.9 Samarbetet mellan infrastrukturförvaltarna

I januari 2004 grundade förvaltarna av det europeiska bannätet en gemensam organisation för att utveckla den europeiska järnvägsinfrastrukturen och affärsverksamheten i anslutning till den. RailNetEurope eller RNE är en förening vars syfte är att främja den internationella trafiken på de europeiska järnvägarna samt att sälja och marknadsföra den bankapacitet som medlemmarna förvaltar.

I stället för att de europeiska banförvaltarna samarbetar bi- eller multilateralt grundades en organisation, RNE, för att representera alla medlemmar ur ett europeiskt perspektiv. Föreningens syfte är att harmonisera bestämmelser och utveckla den europeiska järnvägstrafiken för att på så sätt gynna alla medlemmar.

RNE har 29 medlemmar som antingen är delägare, fullvärdiga medlemmar eller associerade medlemmar. RNE:s medlemmar förvaltar sammanlagt 230 000 kilometer järnvägsnät. Även färjtrafiken företräds, vilket minskar hindren för den internationella järnvägstrafiken. RNE:s huvudsakliga målgrupp utgörs av kunder som idkar internationell affärsverksamhet. Banförvaltarna inom RNE har sammanlagt 120 företag som bedriver internationell trafik och över 300 företag som bedriver nationell järnvägstrafik som sina kunder.

RNE:s medlemmar har bildat nätverket One Stop Shops (OSS), som erbjuder sina kunder en gemensam kontaktpunkt för service. När det gäller ansökningar om internationella järnvägslinjer räcker det att järnvägsföretaget kontaktar den OSS-kontaktperson som samordnar den aktuella internationella järnvägslinjen.

One Stop Shop:

- Erbjuder kunden information om de tjänster som tillhandahålls av bannätsförvaltarna.
- Tillställer de uppgifter som behövs för tillträde till RNE-medlemmarnas bannät.
- Behandlar ansökningarna om internationella järnvägslinjer på RNE-området.
- Säkerställer att den följande tidtabellsperiodens järnvägslinjer har beaktats som sig bör i det årliga tidtabellssamarbetet.
- Ger förslag till internationella järnvägslinjer.

Varje OSS-kontaktperson hör till ett internationellt nätverk, som har som mål att underlätta kundens tillträde till bannätet. OSS informerar även kunderna om banavgifterna, tågrörelserna och kvalitetskontrollerna. OSS erbjuder kunden med hjälp av en kontaktperson sakkunnig service över gränserna, personligt konfidentiellt, opartiskt och icke-diskriminerande. Kontaktuppgifterna till OSS-personer vid utländska infrastrukturförvaltare finns på RailNetEuropes Internetsidor <http://www.railneteurope.com>.

Medlemmar i RailNetEurope är:

- Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) (Spanien)
- Banedanmark (Danmark)
- Banverket, Swedish National Rail Administration (BV) (Sverige)
- BLS Lötschbergbahn AG (BLS) (Schweiz)
- České Dráhy (CD) / SZCD (Tjeckien)
- Chemins de fer Hélieniques / Hellenic Railways (CH-OSE) (Grekland)
- Compania Nationala De Cai Ferate S.A. (CFR) (Rumänien)
- DB Netz AG (Tyskland)
- Eurotunnel (Frankrike / England)
- Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt. / Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG (Österrike / Ungern)
- Infrabel (Belgien)
- Jernbaneverket (JBV) (Norge)
- National Railway Infrastructure Company (NRIC) (Bulgarien)
- Network Rail (Storbritannien)
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP-PLK) (Polen)
- ProRail B.V. (Nederländerna)
- Public Agency for Rail Transport of RS (ŽPZP) (Slovenien)
- Ratahallintokeskus (RHK) (Finland)
- Rede Ferroviária Nacional E.P. (REFER) (Portugal)
- Réseau Ferré de France ja Société Nationale des Chemins de fer Français (Frankrike)
- Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI) (Italien)
- Scandlines Deutschland GmbH (Tyskland / Sverige)
- Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) (Luxemburg)
- Swiss Federal Railways SBB-Infrastruktur (SBB CFF FFS) (Schweiz)
- SZ Holding Slovenske železnice d.o.o. Infrastruktur (SZ) (Slovenien)
- Trasse Schweiz AG / Swiss Train Paths Ltd. (Schweiz)
- Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. (VPE) (Ungern)
- Železnice Slovenskej republiky (ZSR) (Slovakien)
- ÖBB Infrastruktur Betrieb AG (Österrike).

Övriga länders nätbeskrivningar

Internet-adresserna till och namnen på nätbeskrivningarna som infrastrukturförvaltarna i andra länder publicerar finns i bilaga 13.

1.10 Definitioner, märkningar och förkortningar

- **Banhållning** avser byggande, underhåll och utveckling av banan och därtill hörande byggnader, konstruktioner och anläggningar samt den fasta egendom som banhållningen kräver.
- **Bankapacitet** avser den förmåga att förmedla tågtrafik under en viss period som en järnvägslinje har, vilken följer av bannätets egenskaper samt avser en viss period, dock inte i fråga om tågtrafik som har direkt samband med banhållningen.
- **Järnvägsföretag** avser ett bolag eller någon annan sammanslutning av privaträttslig art som med stöd av koncession som beviljats inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet som sin huvudsakliga verksamhet bedriver järnvägstrafik och som förfogar över den rullande materiel som behövs för bedrivandet av trafiken. Som järnvägsföretag betraktas också sammanslutningar som endast tillhandahåller dragkraft.
- **Museitrafik** avser sådan mindre omfattande trafik som en sammanslutning utan vinstsyfte bedriver på bannätet med museimateriel eller jämförbar materiel.
- **Privat spåranläggning** avser en till statens bannät ansluten anläggning som inte förvaltas av Banförvaltningscentralen.
- **Samordning** avser det förfarande som används då det organ som svarar för beviljandet av bankapacitet och sökanden försöker avgöra situationer där ansökningar konkurrerar om samma bankapacitet.
- **Trafikledning** innebär säkring av trafiken på järnvägssträckorna. I trafikledningen ingår dessutom att informera om tågsäkerheten samt bevilja nödvändiga tillstånd. Trafikledningen inbegriper även bekräftande av reserveringar samt beviljande av tillstånd för arbete på järnväg och mottagande av meddelande om avslutat arbete. För trafikledningen svarar fjärrtågklareren eller tågklareren. I enlighet med trafikens omfattning, behov och säkerhetsanläggningarnas struktur, kan även ställverks- eller växelkarl, ledare för växlingsarbete, förare, person som svarar för ett arbets trafiksäkerhet eller annan person som anses nödvändig, delta i trafikledningen motsvarande sin kompetens.

Banförvaltningscentralen beviljar anslutningstillstånd.

2 Förutsättningar för tillträde till bannätet

2.1 Introduktion

I detta kapitel beskrivs förutsättningarna för tillträde till bannätet och utövande för trafik. Förutsättningar för utövande av trafik är en koncession, säkerhetsintyg eller trafiktillstånd för museitrafikoperatörer, beviljad bankapacitet och avtal för användning av bannätet. I detta kapitel beskrivs dessutom bl.a. förfarandet för godkännande av rullande materiel samt vilka krav som ställs på personal inom trafiksäkerheten.

2.2 Allmänna förutsättningar för tillträde till bannätet

Den rättsliga grunden för tillträde till bannätet beskrivs i järnvägslagen (555/2006).

På statens bannät skall Järnvägsverkets och Banförvaltningscentralens föreskrifter följas. Information om vilka av Järnvägsverkets och Banförvaltningscentralens föreskrifter som är i kraft finns på myndighetssidorna i Statens författningssamling Finlex, <http://www.finlex.fi>.

I statsrådets förordning om järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet (750/2006), föreskrivs bl.a. om de väsentliga krav som gäller järnvägssystemet. Separata bestämmelser kan utfärdas som komplement till de väsentliga kraven.

2.2.1 Allmänna förutsättningar för utövande av järnvägstrafik

För utövande av järnvägstrafik på statens bannät skall järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag uppfylla följande villkor:

- 1) Järnvägsföretaget eller den internationella sammanslutningen av järnvägsföretag skall ha en i järnvägslagen avsett koncession beviljat av Kommunikationsministeriet eller motsvarande järnvägsföretags koncession som beviljats inom Europeiska ekonomiska samarbetsrådet, om det inte är fråga om sådan museitrafik som avses i järnvägslagen.
- 2) Trafikoperatören skall ha ett i järnvägslagen avsett, av Järnvägsverket beviljat eller godkänt säkerhetsintyg som täcker alla de järnvägslinjer på vilka trafiken skall bedrivas.
- 3) Trafikoperatören har för sin trafik beviljats sådan bankapacitet som han behöver för sin trafik.
- 4) Trafikoperatören skall ingå ett avtal med Banförvaltningscentralen om utnyttjande av tjänster av central betydelse vid utövningen av järnvägstrafik.
- 5) De villkor för järnvägstrafik som ställs i järnvägslagen skall i övrigt uppfyllas.

Förutsättningarna för tillträde till bannätet och de olika skedena för inträde på marknaden har framställts i form av ett processdiagram i bild 2.

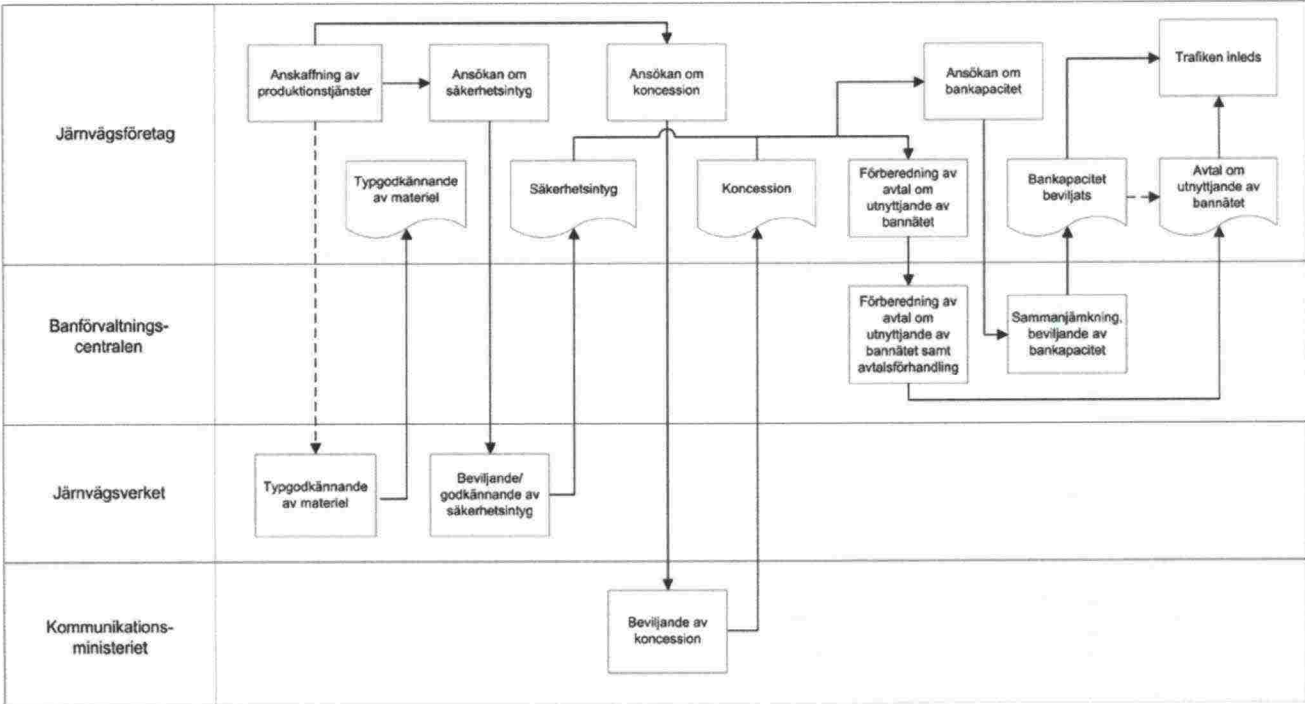


Bild 2. De olika skedena för tillträde till marknaden.

Museitrafik

Kraven i nätbeskrivningen gäller även museitrafik, med undantag av koncessionen. För museitrafikoperatörer krävs ett trafiktillstånd som beviljas av Järnvägsverket, vilket motsvarar järnvägsföretagens säkerhetsintyg. Trafiktillståndet beviljas efter ansökan för högst fem år i taget. För att trafiktillstånd skall beviljas krävs det att museitrafikoperatören har tillräckligt omfattande ansvarsförsäkring och riskhanteringssystem, dess materiel har godkänts av järnvägsverket och att personalen som sköter trafikeringen har den behörighet som krävs för arbetet.

Bankapacitet för museitrafik ansöks endast som brådskande bankapacitet. Banförvaltningscentralen har utfärdat en föreskrift för operatörer av museitrafik som gäller handläggningen av ärenden för tillträde till bannätet och trafikering.

2.2.2 Allmänna förutsättningar för utnyttjande av bannätet

Följande järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag kan använda statens bannät för utövande av järnvägstrafik:

- 1) ett järnvägsföretag eller en internationell sammanslutning av järnvägsföretag som avses i järnvägslagen och som bedriver internationell järnvägstrafik mellan länderna inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller inrikes godstrafik
- 2) ett järnvägsföretag som är dotterbolag till ett sådant aktiebolag som avses i lagen om ombildande av Statsjärnvägarna till aktiebolag (20/1995) har rätt att bedriva inhemsk persontrafik samt samtrafik på järnväg mellan Finland och Ryssland

Dessa järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag (senare järnvägsföretag) har rätt att utnyttja bannätet i enlighet med järnvägslagen och Banförvaltningscentralens trafikplatser för den trafik som de bedriver enligt separat avtalade villkor (avtal om utnyttjande av bannätet). Också andra företag eller sammanslutningar får utnyttja en enskild trafikplats på bannätet för järnvägstrafik under förutsättning att trafikeringen betjänar en privat spåranläggning med anslutning till trafikplatsen och att ett avtal om trafikering har ingåtts med Banförvaltningscentralen.

2.2.3 Koncession för järnvägsföretag

Kommunikationsministeriet beviljar en sökande som etablerat sig i Finland koncession för utövande av järnvägstrafik. Den beviljade koncessionen är i kraft tills vidare, och ministeriet ser över koncessionen och dess villkor vart femte år. En koncession som beviljats i en stat som hör till det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet gäller på Europas hela ekonomiska samarbetsområde. Koncession som beviljats annorstädes skall tillställas kommunikationsministeriet för kännedom.

För att ett företag skall beviljas koncession krävs det att företaget bedriver järnvägstrafik som huvudsyssla, att företaget har ett av Järnvägsverket beviljat eller godkänt säkerhetsintyg, att företaget är tillräckligt solitt och att företaget har en kompetent ledning och tillräckligt omfattande ansvarsförsäkring. Koncessionsansökan tillställs kommunikationsministeriet.

2.2.4 Säkerhetsintyg

Säkerhetsintyget beviljas av en nationell säkerhetsmyndighet. I Finland beviljas säkerhetsintygen av Järnvägsverket. Om ett järnvägsföretag har beviljats säkerhetsintyg i något annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet behöver det inte ansöka om nytt säkerhetsintyg. Säkerhetsintyg som beviljats i annat land skall godkännas av Järnvägsverket. Säkerhetsintyget beviljas eller godkänns för högst fem år i taget. När säkerhetsintygets giltighetstid löpt ut skall företaget ansöka om nytt säkerhetsintyg.

Med säkerhetsintyget försäkras att sökanden uppfyller de säkerhetskrav som ställs på verksamheten och att företaget har förutsättningar att verka på ett säkert sätt på bannätet. Dessa krav har framställts i järnvägslagen. Säkerhetsintyget kan även i övrigt innehålla villkor beträffande järnvägstrafikens säkerhet, som grundar sig på säkerställande av järnvägstrafiken med beaktande av karaktären och omfattningen av den järnvägstrafik som sökanden bedriver. Dessa krav har specificerats och förklarats i Järnvägsverkets föreskrift avseende ansökan om säkerhetsintyg.

Järnvägsverket kräver uppgifter om följande ärenden:

- Sökanden har ett säkerhetsledningssystem och annat motsvarande system för sökandens interna organisation, varmed iakttagandet av bestämmelser och föreskrifter för bedrivandet av järnvägstrafik försäkras
- Sökandens ledning och personal med ansvar för trafik-säkerheten är yrkesutbildad och kompetent för arbetet
- Sökandens rullande materiel uppfyller de krav som ställs på den och service och underhåll är vederbörligen organiserade, och
- Sökanden har tillräckligt omfattande försäkring eller motsvarande arrangemang.

Järnvägsverket har sammanställt en föreskrift för ansökan av säkerhetsintyg. Järnvägsverket tillhandahåller blanketter med vilka man kan ansöka om säkerhetsintyg. En skriftlig ansökan inkl. bilagor levereras till Järnvägsverket. Järnvägsverket behandlar ansökan och ber vid behov kompletterande utredningar av sökanden. Järnvägsverket avgör om säkerhetsintyget skall beviljas eller godkännas inom fyra månader räknat från det att sökanden har levererat de uppgifter som behövs för avgörandet. Järnvägsverket kan bevilja eller godkänna ett säkerhetsintyg som omfattar statens hela bannät eller enskilda järnvägsrutter. Om karaktären eller omfattningen av den järnvägstrafik som bedrivs av ett järnvägsföretag eller en sammanslutning bestående av internationella järnvägsföretag förändras på ett väsentligt sätt, skall företaget eller sammanslutningen ansöka om ett nytt säkerhetsintyg eller be Järnvägsverket godkänna säkerhetsintyget på nytt.

2.2.5 Försäkringar

En operatör inom järnvägstrafiken skall ha en tillräcklig ansvarsförsäkring eller motsvarande ifall operatören orsakar annan skada som operatören ansvarar för utgående från lag eller avtal. När man bedömer om en försäkring eller motsvarande arrangemang är tillräckligt omfattande skall man beakta verksamhetens karaktär och omfattning samt riskerna i samband med den. Försäkringen eller motsvarande arrangemang skall vara i kraft hela den tid som järnvägstrafik bedrivs.

2.3 Ansökan om bankapacitet

Ansökan om bankapacitet förutsätter att järnvägsföretaget uppfyller följande krav:

- Järnvägsföretaget har en koncession enligt järnvägslagen eller motsvarande som beviljats inom Europas ekonomiska samarbetsområde, förutom om det gäller sådan museitrafik som avses i järnvägslagen.
- Järnvägsföretaget har en koncession enligt järnvägslagen som täcker alla de rutter på vilka man har för avsikt att bedriva trafik.

Anvisningar för ansökan om bankapacitet och hur detta beviljas framförs i kapitel 4 i bannätsbeskrivningen.

2.4 Övriga villkor för tillträde till bannätet

2.4.1 Ramavtal

Banförvaltningscentralen kan med den som ansöker om bankapacitet ingå ett ramavtal om utnyttjande av bankapacitet, där särdragen i den bankapacitet som sökanden behöver definieras. Ramavtalet berättigar emellertid inte sökanden till i avtalet angiven bankapacitet.

Järnvägsföretaget bör ansöka om bankapacitet enligt ramavtalet för varje tidtabellsperiod. Banförvaltningscentralen beviljar även i ramavtalet angiven bankapacitet på ansökan genom förfarande som anges i järnvägslagen. På motsvarande sätt ingås avtal om utnyttjande av bannätet för varje tidtabellsperiod utan hänsyn till ramavtalet. Ramavtalet begränsar dock inte tillämpningen av bestämmelserna i järnvägslagen på andra som ansöker om bankapacitet.

Ett ramavtal ingås för högst fem år. Banförvaltningscentralen kan dock av särskilda skäl ingå ramavtal för en längre tid. Grunden för avtal som ingås för längre tid än fem år kan dock endast utgöras av avtal som har samband med en parts transportverksamhet, särskilda investeringar eller särskilda affärsrisker samt synnerligen vägande skäl som baserar sig på avtalspartens omfattande och långsiktiga investeringar och de avtalsförpliktelser som ingår i sådan verksamhet.

2.4.2 Avtal om utnyttjande av bannätet

Järnvägsföretaget och museitrafikoperatören skall ingå ett avtal med Banförvaltningscentralen om utnyttjande av bannätet (s.k. access contract) avseende användningen av statens bannät och centrala tjänster i anslutning till järnvägstrafiken. Dylika tjänster är till exempel användningen av trafikplatsspår och trafikledningstjänster. Parterna kan även ingå avtal om övriga nödvändiga praktiska arrangemang vid utövandet av järnvägstrafik.

Trafikoperatören skall kontakta Banförvaltningscentralen för beredning av koncession och för avtalsförhandlingar i ett så tidigt skede som möjligt, helst redan före ansökan om bankapacitet. Banförvaltningscentralen ingår avtal om utnyttjande av bannätet med trafikoperatören med beaktande av karaktären och omfattningen av den bankapacitet som beviljats operatören. Avtalet om utnyttjande av bannätet görs separat för varje tidtabellsperiod, och det kan ändras om beslut som tagits under tidtabellsperioden avseende fördelningen av bankapacitet förutsätter det eller om övriga faktorer i anslutning till bannätets skick eller tillgänglighet kräver det. Avtal kan ingås när alla villkor för utövande av järnvägstrafik i enlighet med järnvägslagen uppfylls. Trafikeringen på statens bannät kan inledas efter att avtalet ingåtts.

2.5 Föreskrifterna avseende trafikering

Banförvaltningscentralens anvisningar avseende trafikering finns på deras och Järnvägverkets Internetsidor och föreskrifterna på Statens författningssamling Finlex myndighetssidor.

2.6 Specialtransporter

Transport av farliga ämnen behandlas i kapitel 3.4 Trafikbegränsningar. Föreskrifter avseende järnvägstrafik och järnvägsmateriel finns på myndighetssidorna i Statens författningssamling Finlex och de övriga anvisningarna finns på Järnvägverkets och Banförvaltningscentralens Internetsidor.

2.7 Transport av farliga ämnen

Transport av farliga ämnen behandlas i kapitel 3.4.3. Föreskrifter beträffande järnvägstrafik och järnvägsmateriel finns på myndighetssidorna i Statens författningssamling Finlex och de övriga anvisningarna finns på Järnvägverkets och Banförvaltningscentralens Internetsidor.

2.8 Godkännande av rullande järnvägsmateriel

För ibruktagande av rullande materiel krävs att Järnvägsverket beviljar ett tillstånd för ibruktagande. Tillstånd för ibruktagande kan beviljas rullande materiel som uppfyller kraven i gällande lagstiftning i Finland.

Kraven baserar sig på Europeiska gemenskapens rättsenliga driftskompatibilitetskrav, och Järnvägsverket har givit noggrannare instruktioner som kompletterar dem. Kravenligheten kan bevisas med en EG-kontrollförklaring eller motsvarande förklaring som beviljats inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. I övrigt svarar Järnvägsverket för det tekniska godkännandet när det gäller tillstånd för ibruktagande.

För att främja järnvägssystemets säkerhet och identifiera rullande materiel upprätthåller Järnvägsverket ett register med hjälp av vilket man övervakar den rullande materielen skick och trafiksäkerhet. Den rullande materielen registreras i Järnvägsverkets register om den beviljats tillstånd för ibruktagande i Finland. I registret antecknas även sådan rullande materiel som används på statens bannät, som beviljats tillstånd för ibruktagande i en stat inom eller utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. I registret antecknas även rullande materiel som används på privata spår.

Järnvägsverket kan även registrera rörlig materiel för viss tid. Också sådan rörlig materiel som har beviljats tillstånd för ibruktagande i annan stat kan registreras för viss tid om den har beviljats tillstånd för ibruktagande i Finland och den endast tillfälligt används på statens bannät.

I registret för rörlig materiel skall antecknas uppgifter om rörliga materielen ägare, innehavare och hyrestagare. Om övriga uppgifter som antecknas i registret för rörlig materiel fastställs i förordning av statsrådet.

När det gäller den rörliga materiel som används i den gemensamma järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland skall i registret antecknas uppgifter om fordonets ägare eller hyrestagare, eventuella begränsningar i användningen av fordonet samt uppgifter om fordonets serviceprogram med väsentlig betydelse för säkerheten.

2.9 Kompetensen hos personer som sköter trafiksäkerhetsuppgifter

Personer som sköter trafiksäkerhetsuppgifter skall ha ett sådant hälsotillstånd, sådan utbildning och kompetens som krävs för tillbörlig skötsel av uppgifterna. Behörigheten regleras närmare i lagen om järnvägssystemets trafiksäkerhetsuppgifter som trädde i kraft 1.1.2005. Personer som sköter dessa uppgifter skall även uppfylla de hälso-, utbildnings- och andra lämplighetskrav som ställs i Järnvägsverkets föreskrifter. Lämplighetskraven varierar beroende på uppgifterna.

För att ett säkerhetsintyg skall beviljas eller godkännas skall järnvägsoperatören tillställa Järnvägsverket uppgifter om kompetensen hos de personer som arbetar inom trafiksäkerhetsuppgifter. Museitrafikoperatörer skall tillställa Järnvägsverket motsvarande uppgifter för att beviljas trafiktillstånd. Järnvägsverket kan i samband med beviljandet av säkerhetsintyg eller trafiktillstånd även undersöka närmare om en person eller grupp av personer som är anställd av eller arbetar tillsammans med järnvägsoperatören (entreprenören) uppfyller de vederbörliga kompetenskraven.

3 Bannätet

3.1 Introduktion

Med bannätet avses statens bannät som förvaltas av Banförvaltningscentralen. Banförvaltningscentralens banhållning inkluderar byggandet och underhållet av banan och därtill hörande byggnader, anläggningar och anordningar samt den fasta egendom som banhållningen kräver.

3.2 Bannätets omfattning

3.2.1 Det befintliga bannätet

Järnvägslinjerna i statens bannät har framställts på kartan över statens bannät i början av tidtabellsperioden 2008 (bild 3) och i infrastrukturregistret (bilaga 1).

Följande banavsnitt är avstängda för trafik:

- Kankaanpää–Niinisalo
- Kihniö–Aitoneva
- Raudanlahti–Säynätsalo
- Pesiökylä–Taivalkoski
- Kolari–Äkäsjoki
- Niesa–Rautuvaara.

Det finns planer på att stänga följande banavsnitt för trafik under tidtabellsperioden 2008:

- Parkano–Niinisalo
- Parkano–Kihniö
- Kiukainen–Säkylä.

Följande banavsnitt är öppet för trafik endast under sommarsäsongen (ingen snöplogning, inget underhåll av växlar eller putsande av snö och is från plankorsningarna):

- Kiukainen–Säkylä.
- Isokylä–Kellosekä

3.2.2 Anslutande bannät

Från Finland går en järnvägsbana till Sverige via Torneå. Huvuddragen i trafikskötseln av banavsnittet Torneå–Haparanda beskrivs i bilaga 3. Banverket är förvaltare av infrastrukturen i Sverige.

Finland har järnvägsförbindelser till Ryssland via Vainikkala, Imatrankoski, Niirala och Vartius. Järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland regleras i samtrafikavtalet om järnvägstrafik länderna emellan. Rysslandstrafiken utgör inte en del av den internationella trafiken inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Endast VR Aktiebolag har tillträde till det finska bannätet i samtrafiken med Ryssland.

3.3 Beskrivning av bannätet

3.3.1 Geografisk beskrivning

3.3.1.1 Järnvägslinjerna

De befintliga järnvägslinjerna finns på bild 3 (kartan över bannätet) samt i infrastrukturregistret, bilaga 1.

3.3.1.2 Spårvidden

Den nominella spårvidden som används på bannätet är 1524 mm. Toleransområdet för spårvidden är -10 ... +30 mm. De av hastigheten beroende gränsvärdena för spårvidden presenteras i del 13 "kontroll av banan" i publikationen Bantekniska föreskrifter och anvisningar (RAMO).

3.3.1.3 Stationer och trafikplatser

Trafikplatserna på statens bannät har återgetts på bild 4 (järnvägstrafikplatserna) och i bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser).

Följande trafikplatser är öppna för trafik endast under sommarsäsongen (ingen snöplogning, inget underhåll av växlar eller putsande av snö och is från plankorsningarna):

- Kauttua
- Säkylä.

3.3.2 Bannätets egenskaper

3.3.2.1 Profilerna

På hela statens bannät gäller en lastprofil (KU), bilaga 4 och en normalsektion för fria rummet (ATU) FIN1, bilaga 5. På privata industrispår kan det finnas begränsningar både på lastprofilen och på normalsektionen för fria rummet som järnvägsföretagen skall utreda skilt för varje transport.

Fordonsprofilen (LKU) har definierats i punkt 1 "Allmänna bestämmelser" i publikationen Föreskrifter och anvisningar för rullande materiel (LIMO).

3.3.2.2 Viktbegränsningar

Axeltrycken

På största delen av bannätet tillåts ett axeltryck på 22,5 ton. Av bilaga 6 (Banornas banklasser och de tillåtna hastigheterna för olika axeltryck) framgår de största tillåtna axeltrycken samt de tillåtna hastigheterna till följd av tågens axeltryck.

Metervikterna

Den tillåtna metervikten för rullande materiel på hela statens bannät är 8,0 ton/m.

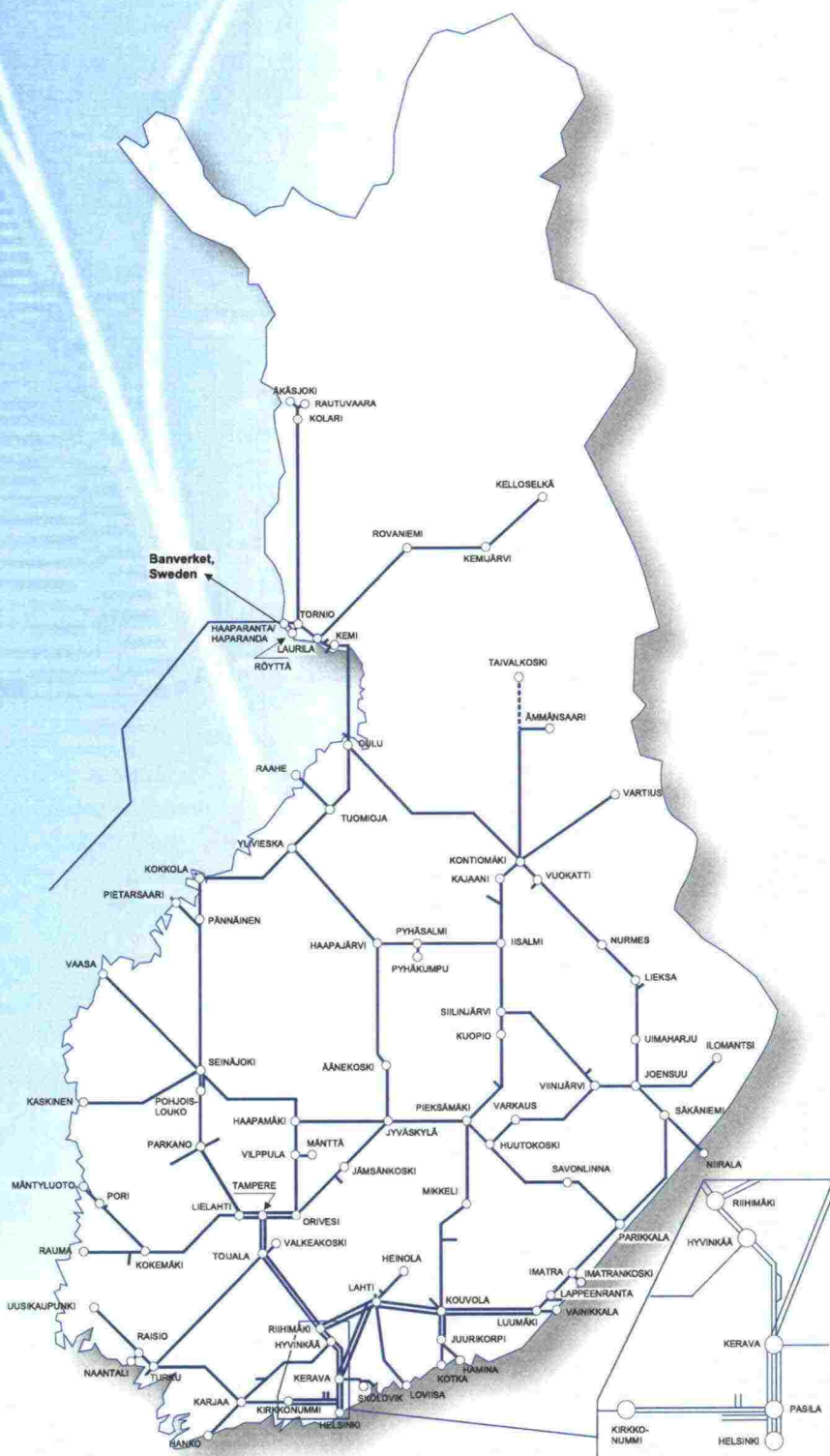


Bild 2. Statens bannät i början av tidtabellsperioden 2008.

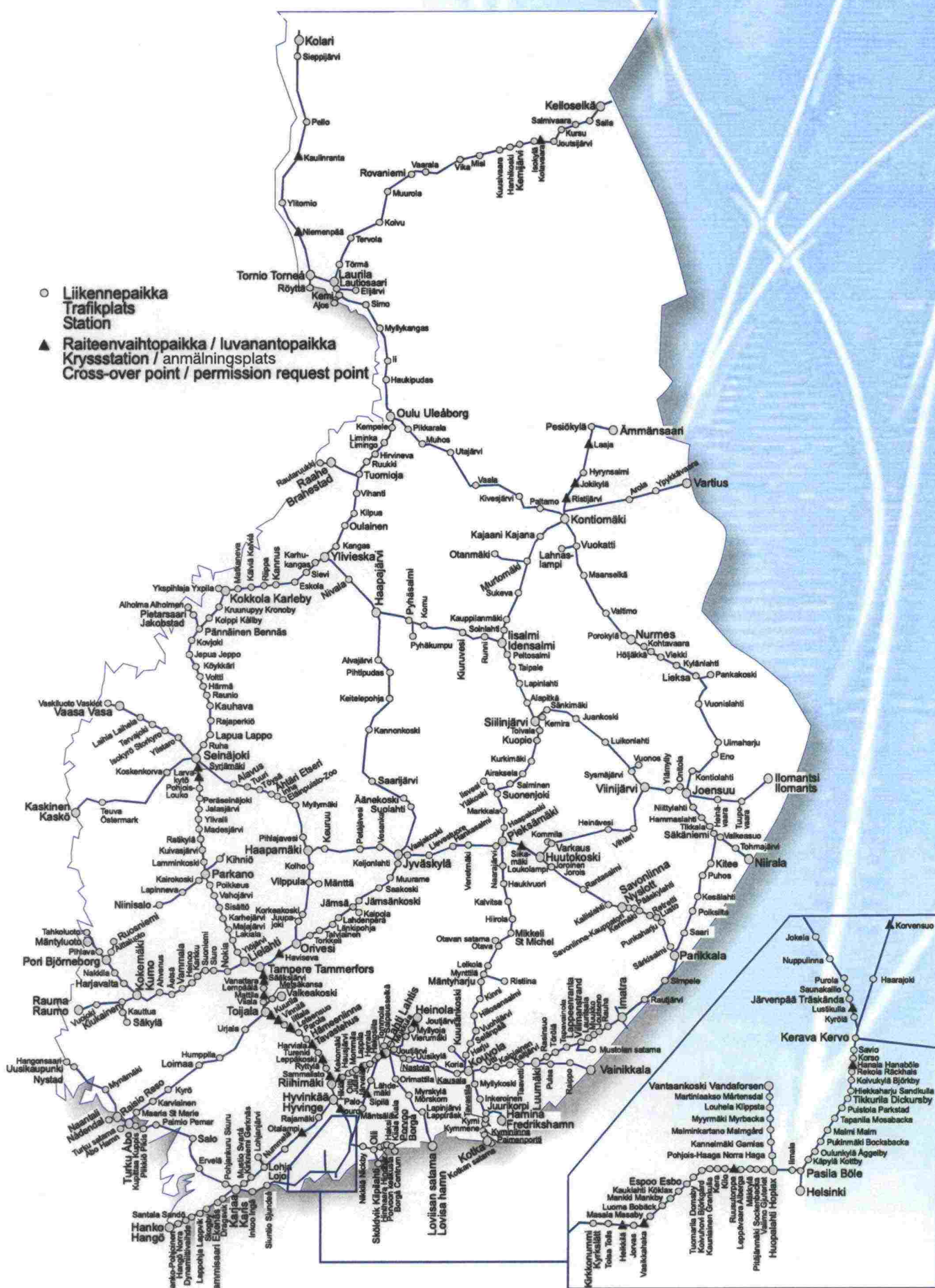


Bild 3. Trafikplatserna på statens bannät i början av tidtabellsperioden 2008.

Euroopanlaajuinen rautatieverkko Suomessa
Europeiska bannätet i Finland
Trans-European Rail Network in Finland



Bild 4. Finlands TEN-nät.

3.3.2.3 Lutning

Den största lutningen som används på huvudbanorna är 12,5 mm/m. På sidobanorna är den största lutningen 22,5 mm/m. Lutningarna på de olika banavsnitten framgår av bilaga 1 (infrastrukturregistret).

3.3.2.4 Hastighet

Den högsta hastigheten som används är 220 km/h för persontåg och 120 km/h för godståg. I bilaga 6 (Banornas banklasser och de tillåtna hastigheterna för olika axeltryck) redogörs för de hastigheter som kan användas på bannätet för såväl persontåg som godståg.

3.3.2.5 De största tillåtna tåglängderna

Den största tåglängden som används på ett banavsnitt skall vara sådan att tåget även kan använda trafikplatsernas sidospår. Tåget behöver inte rymmas på samtliga trafikplatser alla sidospår. De tåglängder som använts vid dimensioneringen av banavsnitten är 550, 625, 725, 825 och 925 meter. I bilaga 2 redogörs för de längsta sidospåren på trafikplatserna (trafikplatsregistret).

3.3.2.6 Elmatningssystemet på de elektrifierade järnvägslinjerna

Elmatningen sker över hela den elektrifierade delen av bannätet via en kontaktledning som finns ovanför banan så att den ena eller båda farrälerna bildar en returkrets. Den nominella spänningen för elektrifieringen är 25 kV/50 Hz AC. Av bilaga 1 framgår de elektrifierade banavsnitten (infrastrukturregistret).

Elektrifieringen har för de fasta konstruktionernas del presenterats i del 5 "Elektrifierad bana" i publikationen Bantekniska föreskrifter och anvisningar (RAMO). När det gäller elektrisk utrustning i rullande materiel har elektrifieringen presenterats i publikationen Anvisningar för den elektriska utrustningen i rullande materiel (LISO).

3.3.3 Systemen för trafikledning och kommunikation

3.3.3.1 Säkerhetssystemen

De säkerhetssystem som är i användning presenteras i bilaga 1 (infrastrukturregistret) och grafiskt i bilaga 7 (säkerhetssystemen).

Med blockerad bandel avses en bandel som är indelad i sektioner. På ett blockerat banavsnitt kan endast finnas ett tåg i taget.

Detektorer för upptäckande av varmgång i lager har placerats med cirka 50 km mellanrum på bannätet, där högsta tillåtna hastighet är eller kan vara över 160 km/h. Dessutom har varmgångsdetektorer placerats i närheten av de livligaste korsningsstationerna. Karta över varmgångsdetektorernas positioner finns i bilaga 7.

3.3.3.2 Trafikledningens system

De banavsnitt som har ett automatiserat trafikledningssystem presenteras i bilaga 1 (infrastrukturregistret) och bilaga 7 (säkerhetsanordningar). De automatiserade trafikledningssystem som används är fjärrstyrning, helhetsövervakning av tåg och radiostyrning. På de fjärrstyrda eller radiostyrda banorna har alla tågfärdvägar utrustats med anordningar som gör det möjligt att fjärrmanövrera växlar och färdvägar. Då man trafikerar på sido-, lastnings- eller uppställningsspår kan det på dessa banavsnitt behövas snabb lokal inställning av färdvägarna. På radiostyrda banavsnitt skall färdvägarna ställas in lokalt om det finns behov för trafikering på sido-, lastnings-, eller uppställningsspår.

3.3.3.3 Kommunikationssystem

I Tågsäkerhetsstadgan (Jt) fastställs vilka dokument lokföraren bör ha innan tåget avgår. Dokumentens noggrannare innehåll framgår av tågsäkerhetsstadgan.

Information om onormala situationer meddelas via ett system som Banförvaltningscentralen upprätthåller (ETJ) och som järnvägsföretaget skall ansluta sig till. Systemet informerar nästan i realtid om de omständigheter som tillfälligt påverkar trafiken på linjen samt om bestående förändringar.

Kommunikationen mellan trafikledaren och lokföraren sker på finska i direkt tal, per telefon, med hjälp av signaler eller med radio. På bannätet används ett linjeradiosystem där man reserverat en egen kanal för respektive banavsnitt. Samma radiosystem kan användas även i samband med styrningen av rangeringen, men då skall man komma överens om de kanaler som används. Alla enheter som befinner sig inom hörbarhetsområdet hör talet.

Samtalen i de kommunikationsmedel som används i tal inom trafiksäkerhetskommunikationen bandas. Bandningarna används för övervakning av trafik kommunikationen samt för undersökning av olyckor och risksituationer.

3.3.3.4 Automatisk tågkontroll

Med automatisk tågkontroll (ATC) avses ett sådant system vars anordningar säkrar att signalerna för största tillåtna hastighet och övriga signaler som påverkar tågets gång följs samt att hastighetsbegränsningarna uppmärksammas.

Enligt tågsäkerhetsstadgan är det än så länge möjligt att köra utan fungerande tågkontroll med en hastighet på 80 km/h på ATC-bana. Museimateriel och banarbetsmaskiner som fortfarande saknar tågkontroll, kan trafikera bannätet med nuvarande villkor.

3.4 Trafikrestriktioner

3.4.1 Särskild bankapacitet

Banförvaltningscentralen kan definiera en järnvägslinje eller del av den som särskild bankapacitet, om man kan anvisa tillräckligt många alternativa järnvägsrutter för den övriga trafiken. Med särskild bankapacitet avses en järnvägsrutt eller en del av den, där den trafik för vilken bankapaciteten specialiserats har företrädesrätt. Banförvaltningscentralen har tills vidare inte definierat några banavsnitt i Finland som särskild bankapacitet

3.4.2 Begränsningar som beror på miljöskydd

Vid registrering av rullande materiel tillämpas de krav som framgår av Banförvaltningscentralens publikation "Tekniska föreskrifter och anvisningar för rullande materiel" (LIMO). I LIMO presenteras allmänna bestämmelser som gäller rullande materiel och särskilda bestämmelser som gäller buller, vibrationer, elektromagnetiska störningar, utsläpp, ämnen som är skadliga för miljön och återanvändning av byggnadsmaterial.

Hastighetsbegränsningar som beror på vibrationer har införts på inalles 12 olika ställen i olika delar av Finland. Begränsningarna gäller främst tunga tåg på över 3000 brutoton. Hastighetsbegränsningar till följd av vibrationer återges i bilaga 8.

3.4.3 Farliga ämnen

Finland har anslutit sig till COTIF-konventionen som reglerar internationell järnvägstrafik. Ryssland och OSS-länderna har inte anslutit sig till COTIF-konventionen. Bestämmelserna om internationella järnvägstransporter av farliga ämnen (RID) ingår som en bilaga i COTIF-konventionen. RID-bestämmelserna gäller som sådana internationella järnvägstransporter av farliga ämnen. På inhemska järnvägstransporter av farliga ämnen tillämpas bestämmelser som införlivats i den finska lagstiftningen på basis av RID-ramdirektivet (96/49/EG).

Den största avvikelser från RID-bestämmelserna gäller inom inrikestrafiken köldbästhållighetskravet på -40 °C för vissa packningar och cisterner (RID -18 och -20 °C) samt bestämmelserna om skyddsvagnar och om import och tillfällig förvaring av transporter som innehåller explosiva varor på trafikplatserna. Kommunikationsministeriets förordning tar även i beaktande de krav som ställs för järnvägstransporter i VOC-direktivet (94/63/EG) när det gäller att begränsa utsläpp av bensinångor.

Inga ovillkorliga begränsningar har ställts för de transporter av farliga ämnen som sker inom ramen för bestämmelserna. Det rekommenderas att man inte låter vagnar som lastats med farliga ämnen stå på tätt bebodda områden eller på grundvattensområden. Transporter av farliga ämnen bör undvikas på spår som fästs med spikar och som har en spårvikt på mindre än 43 kg/m.

Enligt statsrådets förordning skall järnvägsföretaget göra en säkerhetsutredning över de bangårdar genom vilka betydande mängder farligt material passerar. Ett utlåtande om säkerhetsutredningen skall begäras av de lokala räddnings- och miljömyndigheterna. Järnvägsverket skall godkänna planen.

3.4.4 Begränsningar som beror på tunnlar

Begränsningar som beror på tunnlar finns på banavsnittet Helsingfors-Åbo. Begränsningarna framgår av bilaga 9.

3.4.5 Begränsningar som beror på broar

Begränsningar som beror på broar framgår av bilaga 10.

3.5 Bannätets användbarhet

Andra begränsningar som påverkar trafiken än de som framställs i kapitel 3.4 framgår av Jt och ETJ. Banarbeten som orsakar trafikbegränsningar framgår av bilaga 11.

3.6 Stationerna för passagerartrafik

Perronglängderna för persontrafik (kortast/längst) framgår av bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser). I bilagan finns även inom parentes de perronger som inte omfattas av Banförvaltningscentralens underhåll.

3.7 Godstrafikterminalerna

Lastningsmöjligheterna framgår av bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser). "K" betyder ja och "Y" betyder privat. För lastningsbryggornas del finns angivet den längd av bryggan som står till förfogande.

De privata spårförbindelserna på trafikplatserna har märkts i bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser) med beteckningen "Privata spåranläggningar."

3.8 Tjänster som stöder järnvägstrafiken

3.8.1 Rangerbangårdar

Rangerbangårdarna är bangårdar där spårnätets form och omfattning möjliggör rangering av tåg. Rangerbangårdarna har märkts i bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser) med "rangeringsmöjlighet".

3.8.2 Uppställningsspår

Uppställningsspåren är sådana spår som i första hand har reserverats för förvaring av vagnar som väntar på transport. Spåren kan även användas till andra ändamål som tågtrafiken kräver. Den lokala trafikledningen definierar uppställningsspåren.

3.8.3 Service- och underhållstjänster

Möjligheterna till elmatning för rullande materiel med 400 och 1500 volts spänning framgår av bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser). Dessutom redogörs för den största tillgängliga strömmen i ampere för elmatning med 400 volt. Användningen av service- och underhållstjänster förutsätter överenskommelse med leverantören av service- och underhållstjänsterna.

3.8.4 Bränsletankningsplatser

Banförvaltningscentralen äger ingen bränsletankningsutrustning och erbjuder ingen bränsletankningsservice. I bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser) finns en förteckning över vilka järnvägstrafikplatser som erbjuder tankning av bränsle. Användningen av tankningsplatserna förutsätter överenskommelse med tankningsplatsernas innehavare.

3.8.5 Tekniska anordningar

Om användningen av andra tekniska anordningar på bannätet (bl.a. vägningsanordningar, lyftkranar m.m.) skall överenskommas med innehavaren av anordningarna. Banförvaltningscentralen erbjuder inte sådana anordningar till järnvägsföretagens bruk. I bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser) finns en förteckning över vilka järnvägstrafikplatser som tillhandahåller lyftanordningar.

3.9 Utvecklingsplanerna för bannätet

Utvecklingsplaner för bannätet presenteras i Banförvaltningscentralens verksamhets- och ekonomiplan för åren 2008–2011. I slutet av år 2006 var cirka en femtedel av banlängdens överbyggnad över 30 år gammal och i behov av förnyelse. Den mest kritiska utmaningen inom banhållningen under planeringsperioden är genomförandet av ombyggnaden av bannätet, som hittills framskridit väl, samt dess utvidgning till bangårdarna. Samtidigt måste man kunna administrera den kostnadsutveckling som den ökade tekniken och materialens prishöjningar fört med sig.

Under planeringsperioden förs diskussionen om bannätets svagast trafikerade bandelars framtid. Beslut måste tas gällande bannätets omfattning innan ombyggnaden av de svagast trafikerade bandelarna blir oundviklig.

I publikationen Järnvägstrafiken 2030 presenteras utvecklingsplaner för ett längre perspektiv än i verksamhets- och ekonomiplanen.

4 Tilldelning av bankapacitet

4.1 Introduktion

De rättsliga grunderna för tilldelning av bankapacitet beskrivs i järnvägslagen (555/2006) och i statsrådets förordning om järnvägstrafikens tågplaneperiod och ansökan om bankapacitet (751/2006).

4.2 Processbeskrivning

Bankapacitet på statens bannät ansöks hos Banförvaltningscentralen för respektive tidtabellsperiod samt under tidtabellsperioden för regelbunden trafik enligt vissa utsatta tider. Av bild 6 framgår hur man anhåller om bankapacitet samt tidsschemat för tilldelningen. Bankapacitet kan även ansökas som brådskande bankapacitet för annan än regelbunden järnvägstrafik.

Ansökan om bankapacitet

Principerna för ansökning av bankapacitet fastställs i järnvägslagen (555/2006) och i statens förordning om järnvägstrafikens tågplaneperiod och ansökan om bankapacitet (751/2006). För att precisera lagen och förordningen har Banförvaltningscentralen sammanställt en föreskrift för ansökan av bankapacitet. Föreskriften uppdateras för tillfället och en ny föreskrift kommer så snart den är färdig att finnas tillgänglig vid enheten för trafikstyrning vid Banförvaltningscentralens trafiksystemavdelning. I det här kapitlet redovisas innehållet i den nuvarande föreskriften. Föreskriften för ansökan av bankapacitet kan användas vid ansökan om bankapacitet för regelbunden trafik. Tillämpliga delar av föreskriften kan även användas vid ansökan om brådskande bankapacitet.

Ansökan om bankapacitet görs skriftligen. Ansökan kan emellertid även tillställas i elektronisk form så som därom stadgas i Lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003).

Den skriftliga ansökan om bankapacitet adresseras till Banförvaltningscentralens trafiksystemavdelning:

Banförvaltningscentralen
Trafiksystemavdelningen /
Enheten för Trafikstyrning
PB 185
FI-00101 Helsingfors

Vid användning av e-post skall ansökan skickas till adressen:
kirjaamo@rhk.fi

Enligt anvisningen för ansökan om bankapacitet skall järnvägsföretaget i sin ansökan om bankapacitet ge följande uppgifter om varje tåg:

- en grafisk tidtabell, s.k. tidtabellsläge
- avgångs- och ankomsttid
- vilket slags tåg (person- / godståg)
- största tillåtna hastighet
- gångtider/ -dagar/ -perioder

Järnvägsföretaget kan utöver nyss beskrivna uppgifter även ge följande uppgifter om tåget:

- tågnr
- klassen i prioritetsordningen
- uppehållen för persontåg, hanteringsplatser för godståg
- övriga uppgifter beträffande trafiken.

Järnvägsföretaget kan ansöka om en del av bankapaciteten även med en sådan ansökan i vilken den sökande inte har något exakt tidtabellskrav vad gäller gångdagar eller tidtabellsläge. Ett sådant tåg skulle kunna sättas i trafik enligt villkor som definierats i beslutet om bankapacitet under ledning av Banförvaltningscentralens trafikledning. I ett dylikt fall kan man låta bli att meddela ”gångtider/ -dagar/ -perioder”. Banförvaltningscentralen ber om tilläggsuppgifter, om samordningsförfarandet så förutsätter.

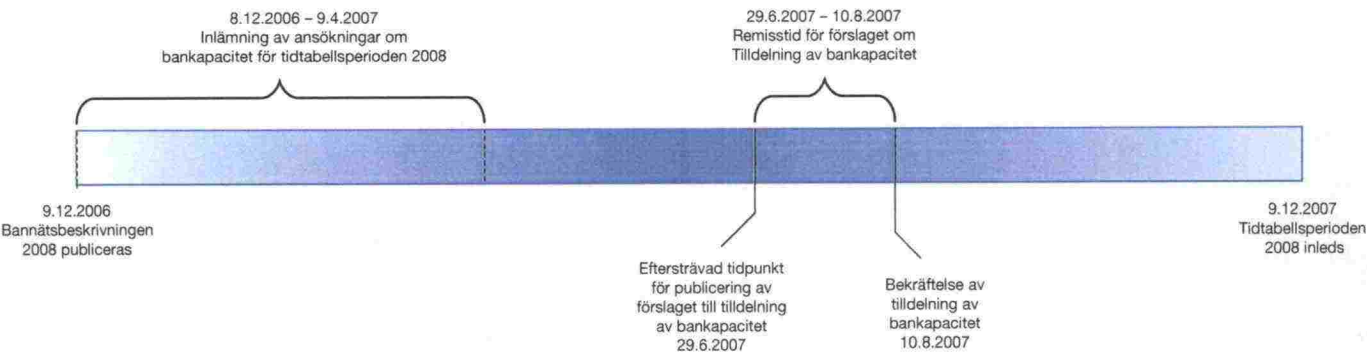


Bild 5. Tidsschema för ansökan om och tilldelning av bankapacitet.

4.3 Tillvägagångstidtabell för ansökan om bankapacitet

4.3.1 Ansökan om bankapacitet för en tidtabellsperiod

Järnvägstrafikens tidtabellsperiod inleds kl. 00.00 natten mellan lördag och söndag under det andra veckoslutet i december varje år och slutar vid samma tidpunkt följande år. Tidtabellsperioden 2008 inleds 9.12.2007 och slutar 13.12.2008. På motsvarande sätt inleds tidtabellsperioden 2009 14.12.2008 och slutar 12.12.2009. Den som ansöker om bankapacitet skall ansöka om bankapacitet för respektive tidtabellsperiod tidigast 12 och senast 8 månader innan tidtabellsperioden träder i kraft. En ansökan kan inkludera alla trafikändringar som skall göras under tidtabellsperioden.

Besluten om tilldelning av bankapacitet för regelbunden trafik kan under gällande tidtabellsperiod vid separata tidpunkter ändras för den återstående tidtabellsperioden, förutsatt att ändringen inte påverkar den bankapacitet som beviljats andra järnvägsföretag eller den internationella trafiken inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Tidpunkterna för ändring kan infalla i tidtabellsperiodens början och klockan 00.00 på natten mellan lördag och söndag det veckoslut som följer avslutningen av skolläsåret. Utöver de ovannämnda tidpunkterna kan Banförvaltningscentralen av särskilda skäl besluta om andra tidpunkter för ändring. Banförvaltningscentralen meddelar alla järnvägsföretag om de nya tidpunkterna för ändring av bankapacitet för regelbunden trafik.

Om ändring av bankapaciteten för regelbunden trafik skall ansökas senast fyra veckor före tidpunkten för ändring av bankapaciteten för regelbunden trafik.

4.3.2 Ansökan om bankapacitet för tillfällig trafik

Sökande av bankapacitet kan hos Banförvaltningscentralen ansöka om bankapacitet oberoende av de fastställda tidsfristerna, om den sökande omgående behöver bankapacitet tillfälligt för en eller flera järnvägslinjer. Om brådskande bankapacitet kan ansökas för tiden mellan ändringstidpunkterna efter det att ansökningstiden för tidpunkten för ändring av bankapaciteten har löpt ut. För museitrafik kan bankapacitet ansökas om tidigast fyra månader före planerad trafik. Banförvaltningscentralen delger då sitt svar på ansökan om bankapacitet inom fem vardagar efter att ansökan lämnats in.

En brådskande ansökan om bankapacitet skall göras skriftligen. Ansökan kan emellertid lämnas in också i elektronisk form så som föreskrivs i lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet. Med undantag från vad som föreskrivs i lagen kan ett avgörande i ett ärende som har väckts i elektronisk form delges sökanden också per fax eller elektronisk post. Beslutet anses i så fall delgivet då faxet eller den elektroniska posten har sänts till sökanden.



Bild 6. Tidpunkterna för ändring av bankapacitet för regelbunden trafik under tidtabellsperioden 2008.

4.4 Tilldelning av bankapacitet

4.4.1 Uppgörande av förslag för tilldelning av bankapacitet

Banförvaltningscentralen upprättar på basis av ansökningarna ett förslag om tilldelning av bankapacitet (i lagen tidtabellsförslag) för följande tidtabellsperiod inom fyra månader efter utgången av tiden för ansökan om bankapacitet. De europeiska banförvaltarna har emellertid kommit överens om att högst 2,5 månader skall användas till samordning av ansökningarna om bankapacitet. I förslaget till tilldelning av bankapacitet tas endast in uppgifter om den bankapacitet som föreslås bli beviljad sökanden och endast i den omfattning och med de begränsningar som användningen av bankapaciteten förutsätter för genomförande av trafikledningen.

Förslaget till tilldelning av bankapacitet grundar sig i första hand på att den sökta bankapaciteten beviljas, förutsatt att de mot bankapaciteten svarande tidtabellerna gör det möjligt att bedriva järnvägstrafik i enlighet med de tekniska kraven och säkerhetskraven. Banförvaltningscentralen kan emellertid i syfte att förbättra tilldelningen av bankapacitet erbjuda en sökande sådan bankapacitet som inte väsentligt skiljer sig från den bankapacitet som ansöks. Banförvaltningscentralen kan också låta bli att dela ut bankapacitet, förutsatt att det för tidtabellsperioden behövs reservkapacitet på grund av den prioritetsordning som gäller för järnvägstrafiken.

Banförvaltningscentralen ger tidtabellsförslaget för kännedom till dem som ansökt om bankapacitet inom utsatt tid och bereder sökandena tillfälle att bli hörda. Hörandet sker inom 30 dygn efter att tidtabellsförslaget har givits för kännedom. De kunder som skaffar järnvägstransporttjänster inom godstrafiken och de sammanslutningar som representerar dem som köper järnvägstransporttjänster har rätt att ge utlåtande om tidtabellsförslaget inom tiden för hörande vilken är 30 dygn, som för dessa parter del börjar löpa när ett meddelande om att tidtabellsförslaget färdigställts publiceras i Banförvaltningscentralens bestämmelsesamling.

Samordningsförfarandet avseende bankapacitet för tidtabellsperioden

Om flera sökande har ansökt om samma bankapacitet eller om den bankapacitet som avses i en ansökan påverkar den bankapacitet som har sökts av någon annan sökande, samordnar Banförvaltningscentralen ansökningarna om bankapacitet mellan sökandena. Banförvaltningscentralen kan i så fall erbjuda sökanden sådan bankapacitet som inte väsentligt avviker från den som ansökan gäller.

Om förlikning mellan sökandena inte uppnås när det gäller samordning av bankapacitet, kan Banförvaltningscentralen för upprättande av tidtabellsförslaget i ett enskilt fall avgöra prioriteringsordningen på de grunder som föreskrivs i järnvägslagen. Banförvaltningscentralen avgör det enskilda fallet senast tio dagar efter att förlikningen avslutats.

Bekräftande av förslaget till tilldelning av bankapacitet

Banförvaltningscentralen skall på basis av förslaget till tilldelning av bankapacitet och efter utfrågning av parterna besluta om tilldelningen av bankapacitet på rättvisa och icke-diskriminerande grunder. Banförvaltningscentralen skall samtidigt ta särskild hänsyn till passagerar- och godstrafiken samt banhållningens behov liksom också bannätets effektiva användning. Vid beslutet skall även beaktas den prioritetsordning som gäller vid särskild och överbelastad bankapacitet, om inte bestämmelserna i detta kapitel föranleder annat.

Beviljande av brådiskande bankapacitet

Banförvaltningscentralen beviljar brådiskande bankapacitet efter ansökan (s.k. ad hoc-ansökan), om tillräcklig bankapacitet kan anvisas för det ändamål som anges i ansökan. Om inte specialbestämmelserna i järnvägslagen föranleder annat, skall brådiskande bankapacitet beviljas den första sökanden.

4.4.2 Rättelseyrkande i beslut om bankapacitet

Ett järnvägsföretag kan hos regleringsorganet söka rättelse i Banförvaltningscentralens beslut beträffande tilldelningen av bankapacitet (se kap. 1.4.3).

4.4.3 Överbelastad bankapacitet och därmed förknippad prioriteringsordning

Banförvaltningscentralen beslutar att en järnvägslinje eller en del av den är överbelastad om en samordning av bankapaciteten mellan överlappande ansökningar misslyckas. Banförvaltningscentralen kan även konstatera att bankapaciteten är överbelastad om det är uppenbart att bankapaciteten kommer att överbelastas under tidtabellsperioden.

Överlappande ansökningar kan rangordnas enligt tabell 1. Tanken är att varje tåg under hela sin resa kan definieras med någon av trafiktermerna i tabellen nedan. Trafiktermen i tabellen som hänför sig till ett tåg kan förändras medan tåget är på väg.

Tabell 1. Prioritetsordningen för överbelastad bankapacitet.

Prioritet	Trafik
1.	Synergisk passagerartrafikhelhet ¹
2.a	Snabb passagerartrafik ²
2.b	Transport som är bunden till industriella processer ³
3.a	Nårtågstrafik och övrig passagerartrafik
3.b	Övrig regelbunden godstågstrafik
4.	Godstågstrafik som inte har större tidtabellskrav
5.	Övrig trafik ⁴

- ¹ Med synergisk passagerartrafikhelhet avses i passagerartrafiken sådana tåg som utgör ett trafiksystem som producerar klart mervärde för kunderna. Ett sådant system är t.ex. trafik enligt standardtidtabell.
- ² Med snabb passagerartrafik avses trafik som till några delar inte hör till ett trafiksystem som medför synergi. Även internationell passagerartrafik kan höra till denna kategori.
- ³ Med processindustrins transporter avses transporter vilkas direkta slutmål eller startplats är en hamn eller en privat spåranläggning. Transporterna är en väsentlig del av helhetslogistiken. Till denna grupp hör framför allt kombinerade transporter, den kemiska skogsindustrins transporter och transporter till hamnar.
- ⁴ Övrig trafik kan vara t.ex. museitrafik eller trafik i anslutning till banarbeten.

Avvikande från den prioritetsordning som anges i beskrivningen av bannätet

Banförvaltningscentralen kan genom ett särskilt beslut om prioritetsordningen avvika från den allmänna prioritetsordning som avses i järnvägslagen och nätbeskrivningen till förmån för en sökande som bedriver internationell trafik eller en sökande som bedriver sådan trafik som upprätthåller eller förbättrar järnvägstransportsystemets eller kollektivtrafikens funktion. Det samma gäller en sökande om avslag av ansökan skulle medföra oskälig olägenhet för sökanden, ett järnvägsföretag, en internationell sammanslutning av järnvägsföretag eller för affärsverksamheten som bedrivs av deras kunder.

4.5 Bankapacitet vid underhåll och banarbeten

Bannätet kan även användas till att flytta maskiner som används inom banhållningen från baserna till arbetsfälten, mellan arbetsfälten och i underhållssyfte. Vissa spår används huvudsakligen för banhållningens behov. En förteckning över dessa spår finns att tillgå på Bandataenheten vid Banförvaltningscentralens Bannätsavdelning. För trafikering utanför det område som reserverats för banhållning krävs enligt järnvägslagen ett trafiktillstånd utfärdat av Järnvägsverket, om trafikering sker i form av tåg- eller banarbetstrafik. Trafiktillståndet beviljas efter ansökan för högst fem år i taget. Förutsättningarna för att trafiktillstånd beviljas är att banhållnings-/banarbetsföretaget har tillräckligt omfattande ansvarsförsäkring och riskhanteringssystem, dess materiel är godkänd av järnvägsverket och att personalen som sköter trafikeringen har den kompetens som krävs för arbetet. Om trafikering skall dessutom skilt avtalas med Banförvaltningscentralen. Maskiner som används inom banhållningen och därtill hörande personal skall uppfylla kraven i punkterna 2.8 och 2.9.

I nätbeskrivningens bilaga 11 finns en förteckning över de banarbeten som sannolikt utförs under tidtabellsperioden 2008 och som eventuellt påverkar trafiken. Arbetsprogrammet, anpassningen av arbetstidtabellerna och de nödvändiga arbetspassen justeras i och med att finansieringen och planeringen preciseras. Efter att Beskrivningen av bannätet publicerats upprätthåller RHK uppdaterad information om arbetsprogrammet under följande tidtabellsperiod och delger regelbundet sökande av bankapacitet information om detta. Om alla banarbeten som väsentligen påverkar trafiken och de nödvändiga arbetspassen i samband med dem fattar RHK särskilt beslut före inledningen av följande tidtabellsperiod, det vill säga för tidtabellsperioden 2008 i december 2007.

Efter beslutet kan uppkomma arbetspass i banhållningen eller ändringar av tidigare beslut vid särskilt behov diskuteras separat. Utgångspunkten är att inga arbetspass som kräver trafikomställningar arrangeras, utan arbeten som uppkommer efter beslutet utförs på trafikens villkor (i trafikluckor).

Utöver det ovan beskrivna skall den som behöver utföra ett arbete alltid separat kontakta den regionala trafikplaneraren och i enlighet med RHK:s arbetspassbeslut komma överens om arbetspasset i detalj senast två månader innan arbetet inleds.

4.6 Outnyttjad bankapacitet

Banförvaltningscentralen har rätt att återkalla den bankapacitet, eller en del av det, som beviljats en sökande om den sökande under 30 dagar har utnyttjat bankapaciteten mindre än vad den nedan definierade tröskelvärde förutsätter. Tröskelvärde för minsta utnyttjande av bankapaciteten i Finland är i princip 80 %. På banavsnitten Helsingfors–Kervo, Helsingfors–Vandaforsen och Helsingfors–Alberga är tröskelvärde för mista utnyttjande 95 %.

Banförvaltningscentralen får emellertid inte återkalla bankapaciteten om kapaciteten har blivit outnyttjad på grund av andra än ekonomiska orsaker som inte är beroende av sökanden eller järnvägsföretaget. Banförvaltningscentralen återtar alltid bankapacitet för den tid då ett järnvägsföretag inte innehar säkerhetsintyg för bedrivande av järnvägstrafik.

4.7 Specialtransporter och farliga ämnen

Transport av farliga ämnen behandlas i kapitel 3.4.3 Farliga ämnen. Föreskrifter avseende järnvägstrafik och järnvägsmateriel finns på myndighetssidorna i Statens författningssamling Finlex och de övriga anvisningarna finns på Järnvägsverkets och Banförvaltningscentralens Internetsidor.

4.8 Åtgärder i händelse av störningar

4.8.1 Principer

Banförvaltningscentralen har rätt att helt eller delvis återkalla bankapacitet på en sådan järnvägslinje som till följd av ett tekniskt fel i bannätet, en olyckshändelse eller ett skadefall tillfälligt tagits ur bruk.

Banförvaltningscentralen skall då i mån av möjlighet erbjuda den som innehar bankapacitet alternativa järnvägslinjer. Banförvaltningscentralen är emellertid inte skyldig att betala ersättning för eventuell skada till den som innehar bankapacitet, såvida man inte med stöd av järnvägslagen avtalat om annat med innehavaren av bankapacitet.

4.8.2 Instruktioner

Banförvaltningscentralen håller på att utarbeta instruktioner för lösning av störningar i trafiken. Meningen är att instruktionerna skall bli färdiga under år 2007. Banförvaltningscentralen fastställer bestämmelserna för kontroll av störningssituationer. Ett järnvägsföretag kan föreslå egna instruktioner i händelse av störningar som gäller företagets egna tåg. Om ersättningsskyldigheter och olägenheter som har att göra med störningar försöker man förhandla på det sätt Banförvaltningscentralen anvisat.

4.8.3 Sannolika situationer

Vid störningar handlar man enligt Banförvaltningscentralens anvisningar.

4.8.4 Osannolika situationer

Banförvaltningscentralen, järnvägsföretagen och banhållningsföretagen är skyldiga att förbereda sig för olyckor som kan ske på järnvägarna inom deras bransch och verksamhetsområde. Principen är att ett järnvägsföretag och järnvägsentreprenörerna inom en rimlig tid efter att en olycka har skett är beredda att undanröja sin egen materiel och det transporterade godset från banan samt att avhjälpa de skador som förorsakats miljön. För att sköta om saken skall företaget göra upp en plan som Banförvaltningscentralen godkänner. De beredskapsåtgärder som ingår i planen skall vara gjorda innan trafikeringen inleds. Företaget står för de kostnader som skapandet uppgörandet och underhållet av beredskapsystemet ger upphov till. De kostnader som orsakas av en olycka uppbärs hos den som orsakat olyckan, i enlighet med skadeståndslagen och lagen om ansvar i spårtrafik.

Banförvaltningscentralen skall vara beredd på att snabbt få banan i trafikabelt skick, och inom rimlig tid i sådant skick som motsvarar läget före olyckan. Banförvaltningscentralen överenskommer om saken i samband med ingående av underhållsavtal.

Beroende på kvaliteten och omfattningen av järnvägsföretagets verksamhet beslutar kommunikationsministeriet separat i detalj, om företagets förpliktelser beträffande förberedelserna för undantagsförhållanden.

5 Tjänster som tillhandahålls järnvägsföretag

5.1 Introduktion

De rättsliga grunderna för tilldelning av bankapacitet beskrivs i järnvägslagen (555/2006).

Statsrådets förordning om tjänster som erbjuds järnvägsoperatörerna är under beredning. I registret över järnvägstrafikplatser som finns i bannätsbeskrivningen (bilaga 2) beskrivs tjänsterna i anslutning till tillträde till bannätet. Dessa tjänster erbjuds av Banförvaltningscentralen eller någon annan.

5.2 Tjänster som Banförvaltningscentralen erbjuder

Banförvaltningscentralen (RHK) erbjuder järnvägsoperatörerna rätten att mot banavgift använda järnvägslinjer, rangerbangårdar, uppställnings- och lastningsspår och övriga spåranläggningar samt plattformar för persontrafiken i enlighet med den bankapacitet som beviljats dem. RHK erbjuder dessutom tågledning samt passagerarinformations- och stationsutrops-system på de järnvägstrafikplatser som definierats i bannätsbeskrivningen (bilaga 12).

Utnyttjande av bankapacitet inkluderar trafikoperatörens rätt att ansluta sig till RHK:s elöverföringsnät på de i bannätsbeskrivningen definierade elektrifierade banavsnitten för att få ström till drift och annan elförbrukning för rullande materiel. RHK erbjuder dock inte elkraft, utan för detta skall trafikoperatören själv avtala med en elproducent. RHK står inte heller till tjänst med tankningsställen för bränsle.

RHK kan erbjuda trafikoperatörerna tjänster som prissatts på affärsekonomiska grunder bl.a. rätten att använda byggnader och markområden som RHK förfogar över. Användningen av RHK:s tjänster skrivs ned i avtalet parterna emellan om tillträde till bannätet eller i separat hyresavtal.

5.3 Tjänster som erbjuds av andra

Ett järnvägsföretag är skyldigt att erbjuda vissa tjänster inkluderande spårförbindelse till ett annat järnvägsföretag, om endast ett företag erbjuder dessa tjänster och tjänsterna inte annars kan ordnas på ett rimligt sätt. Om tjänsternas tillgänglighet skall förhandlas och om deras utnyttjande avtalas med serviceproducenterna. Serviceproducenten har rätt att ta ut avgifter för sina tjänster. Avgifterna skall vara desamma för alla järnvägsföretag samt rimliga i förhållande till de kostnader som tjänsterna orsakar.

Sådana tjänster kan utgöra bl.a. användningen av följande tjänster:

- företags elöverföringsanordningar
- bränsletankningsanordningar
- passagerarstationer
- godstrafikterminaler
- rangerbangårdar
- rangeringsanordningar
- depåsidospår
- utrymme och anordningar för service och underhåll av rörlig materiel
- övrig teknisk utrustning (bl.a. sandningsutrustning, el- och vattenuttag för rörlig materiel, strålningsmätare för vagnarna, anordningar för mätning av cisternvagnarnas påfyllningsgrad, anordningar för vägning av vagnarna och anordningar för testning av bromsar) samt
- utbildningstjänster för personal som arbetar med trafik-säkerhetsuppdrag

6 Banavgiften

6.1 Grunderna för prissättning samt de tjänster som banavgiften inkluderar

Den rättsliga grunden för fastställandet av banavgiften och banskatten beskrivs i järnvägslagen (555/2006), i banskattelagen (605/2003) och i kommunikationsministeriets förordning om banavgiftens grunddel (756/2006).

Till banavgiftens grunddel hör minimipaketet för tillträdestjänster (beskrivs i punkt 5.2) inklusive bantillträdestjänster och spårförbindelser på statens bannät.

6.2 Banavgiftssystemet

Banavgiftssystemet skall ändras. Den grundläggande principen är fortfarande att Banförvaltningscentralen skall av järnvägsoperatörerna på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor uppbära banavgiftens grunddel för minimipaketet för tillträdestjänsterna samt för spårförbindelserna till tjänsterna för utnyttjande av bannätet enligt hur de utnyttjas. Banavgiftens grunddel baserar sig alltid på de kostnader som direkt orsakas av järnvägstrafiken. Banskatten består av miljö- och tilläggsavgifter enligt kapacitets- och banavgiftsdirektivet. I miljöavgiften kan man beakta de kostnader som uppstår av tågets miljöpåverkan. Tilläggsavgift kan uppbäras för att fullständigt täcka kostnaderna som uppkommit i samband med användningen av infrastrukturen. För banavsnittet Kervo–Lahtis uppbärs dessutom investeringsskatt till 31.8.2021 för att täcka de långsiktiga investeringskostnaderna.

Tabell 2. Banavgiften

Grundavgiften	Godstrafik 0,1227 cent/bruttotonkilometer Persontrafik 0,1189 cent/bruttotonkilometer
Banskatten	Godstrafik - eldriven 0,05 cent/bruttotonkilometer - dieseldriven 0,1 cent/bruttotonkilometer Persontrafik 0,01 cent/bruttotonkilometer
Investeringskatt (gäller banavsnittet Kervo–Lahtis)	Godstrafik 0,5 cent/bruttotonkilometer Persontrafik 0,5 cent/bruttotonkilometer

6.3 Banavgiftens storlek

Banavgiften består av avgifterna i tabell 2 nedan.

6.4 Avgiftsincitamentssystem

I Finland tillämpas inget omfattande avgiftsincitamentssystem. Om bannätets tillgänglighet och om kompensation för avvikelser avtalas i avtalet om utnyttjande av bannätet.

6.5 Ändringar i banavgiften

Banavgiftssystemet förnyas. Banförvaltningscentralen informerar på sin webbplats om det nuvarande banavgiftssystemets principer och om banavgiftens storlek.

6.6 Debitering av banavgiften

Banavgiften betalas åt Banförvaltningscentralen enligt debitering för varje kalendermånad i efterskott på basis av de transporter som genomförts. För debiteringen skall järnvägsoperatörerna månatligen tillställa ekonomiförvaltnings enheten vid Banförvaltningscentralens administrativa avdelning uppgifter om den trafik som bedrivs.

Banförvaltningscentralen
Administrativa avdelningen/
Ekonomiförvaltningsenheten
PB 185
FI-00101 Helsingfors

Banförvaltningscentralen förutsätter inte några säkerheter för erläggandet av banavgifterna, men banavgifterna och de övriga avgifterna i samband med den kan utmätas utan dom eller beslut.

Index

Ad hoc -ansökan	25,26
Ansökan om bankapacitet	24–25
Avtal om utnyttjande av bannätet	15
Axellaster	17
Banarbeten	27
Banavgift	30
Bannätet	17–23
Bannätets egenskaper	17
Banskatt	30
Brådskanie bankapacitet	26
Elektrifiering	21, 23,29
Farliga ämnen	22
Fördelning av bankapacitet	23–25
Förslag till fördelning av bankapacitet	23–24
Förutsättningar för tillgång till bannätet	13–16
Gränsstationer	17
Hastighet	21
Järnvägslinjerna	17
Kommunikationsministeriet	9, 13
Koncession	14
Lutning	21
Metervikterna	17
Miljöskydd	22
Museitrafik	13
Olyckor	14, 22, 28
OSS-verksamhet	10
Prioritetsordning för bankapacitet	27
RailNetEurope	10
Ramavtal	15
Regleringsorgan	7–8
Spårvidd	17
Störningar	28
Säkerhetsintyg	14
Säkerhetssystemen	21
Särskild bankapacitet	22
TEN-nätet	20
Tjänster	29
Trafikbegränsningar	22
Trafikledning	21
Trafikplatser	17
Trafiksäkerhetskommunikation	21
Tidtabellsförslag	26
Tidtabellsperiod	8, 24–25
Utvecklingsplaner för bannätet	23
Överbelastad bankapacitet	26

Liite 1: Infrastruktuuri- rekisteri

Bilaga 1: Infrastruktur- register

Appendix 1: Infra- structure Register

Merkintöjen selitykset:

On	"kyllä"
—	"ei"
AC2	sähköistysjärjestelmä 25 kV / 50 Hz
ATP-VR/RHK	Junan kulunvalvonta

Anteckningar:

On	"ja"
—	"nej"
AC2	elektrifieringssystem 25 kV / 50 Hz
ATP-VR/RHK	Automatisk tågkontroll

Markings:

On	"yes"
—	"no"
AC2	eletrification voltage 25 kV / 50 Hz
ATP-VR/RHK	Automatic train protection

Kolumnerna i tabellen:

- Knutpunkt i bannätet – trafikplats där spårtrafiken kan ändra rutt.
- Banans längd utgör avståndet mellan bannätets knutpunkter.
- Största lutning anger den största lutningen på ett 1200 meter långt avsnitt.
- Elektrifieringssystem anger elektrifierade bansträckor.
- Linjeblockerad eller fjärrstyrd sträcka anger vilka bans-träckor som är försedda med automatiskt signalsystem.
- Automatisk tågkontroll anger vilka bansträckor som är utrustade med ATC.
- ERTMS anger huruvida bansträckan är försedd med sam-europeiskt signalsystem och radionätet GSM-R.
- ATC-kodning av lutande tåg anger vilka bandelar som utrustats med ATC så att man med lutande tåg kan köra med högre hastighet i kurvor än med andra tåg.
- Radiosystem anger vilken typ av analog (Linjaradio) eller digital (GSM-R) kommunikationutrustning som är i bruk mellan föraren och trafikledningen.

Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Radan pituus	Määrittävä kaitevuus	Sähköistys- järjestelmä	Suojatettu tai radio-ohjattu osuus	Junan kulun- valvontajärjestelmä	ERTMS	Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus	Radio- järjestelmä
Trafikplats (knutpunkt i bannätet)	Trafikplats (knutpunkt i bannätet)	Banans längd	Största lutning	Elektrifite- ringssystem	Linjeblockerad eller fjärrstyrd sträcka	Automatisk tågkontroll		ATC-kodning av lutande tåg	Radiosystem
Traffic operating point (Node of the network)	Traffic operating point (Node of the network)	Length of line [km]	Max. gradient ‰	Electrification system	Section blocking or radio controlled section	ATP		ATP-coding for tilting trains	Radio system
Helsinki	Kerava	29	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Helsinki asema	Länsisatama	4	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Kerava	Hyvinkää	29	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Hyvinkää	Riihimäki	12	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Kerava	Olli	16	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Olli Sköldvik		11	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Olli Porvoo		17	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Kerava	Hakosilta	65	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Hyvinkää	Lohja	64	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Lohja	Karjaa	34	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Lohja	Lohjanjärvi	4	16.5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Pasila alapäiä	Sörnäinen	3	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Helsinki	Huopalahti	6	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Huopalahti	Vantaankoski	9	20	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Huopalahti	Kirkkonummi	31	12.5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Kirkkonummi	Karjaa	50	12.5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Karjaa	Hanko	50	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Karjaa	Turku	107	12.5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Turku asema	Turku satama	3	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Turku tavara	Turku Vihertäinen	9	10	—	On	—	—	—	Linjaradio
Riihimäki	Toijala	76	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Toijala	Turku	128	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Toijala	Tampere	40	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Toijala	Valkeakoski	18	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Turku	Raisio	8	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio

Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Radan pituus	Määrävä kaltevuus	Sähköistys- järjestelmä	Suojastettu tai radio-ohjattu osuus	Junan kulun- valvontajärjestelmä	ERTMS	Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus	Radio- järjestelmä
Trafikplats (knutpunkt i bannätet)	Trafikplats (knutpunkt i bannätet)	Banans längd	Största lutning	Elektrifie- ringssystem	Linjeblockerad eller fjärrstyrd sträcka	Automatisk tågkontrol		ATC-kodning av lutande tåg	Radiosystem
Trafic operating point (Node of the network)	Trafic operating point (Node of the network)	Length of line [km]	Max. gradient ‰	Electrification system	Section blocking or radio controlled section	ATP		ATP-coding for tilting trains	Radio system
Raisio	Naantali	6	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Raisio	Uusikaupunki	57	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Uusikaupunki	Hangonsaari	3	11.5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Tampere	Lielähti	6	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Lielähti	Kokemäki	91	12.5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Kokemäki	Kiukainen	13	12.5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Kiukainen	Rauma	34	12.5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Kiukainen	Säkylä	19	12.5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Kokemäki	Pori	38	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Pori	Mäntyluoto	21	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Pori	Ruosniemi	8	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Mäntyluoto	Tahkoluoto	11	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Lielähti	Parkano	69	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Niinisalo	Parkano	42	10	—	—	—	—	—	—
Parkano	Kihniö	16	10	—	—	—	—	—	—
Parkano	Seinäjoki	84	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Riihimäki	Hakosilta	48	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Hakosilta	Lahti	11	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Lahti	Loviisan satama	77	12.7	—	—	—	—	—	Linjaradio
Lahti	Salpausselkä	2	16.5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Lahti	Joutjärvi	3	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Joutjärvi	Heinola	35	12.5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Joutjärvi	Mukkula	7	15	—	—	—	—	—	Linjaradio
Lahti	Kouvola	61	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Kouvola	Luumäki	59	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio

Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Radan pituus	Määrävä kaltevuus	Sähköistys- järjestelmä	Suojastettu tai radio-ohjattu osuus	Junan kulun- valvontajärjestelmä	ERTMS	Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus	Radio- järjestelmä
Trafikplats (knutpunkt i bannätet)	Trafikplats (knutpunkt i bannätet)	Banans längd	Största lutning	Elektrofie- ringssystem	Linjeblockerad eller fjärrstyrd sträcka	Automatisk tågkontroll		ATC-kodning av lutande tåg	Radiosystem
Traffic operating point (Node of the network)	Traffic operating point (Node of the network)	Length of line [km]	Max. gradient ‰	Electrification system	Section blocking or radio controlled section	ATP		ATP-coding for tilting trains	Radio system
Kouvola	Juurikorpi	33	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Juurikorpi	Kotka	18	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Kotka asema	Kotkan satama	1	—	AC2	—	—	—	—	Linjaradio
Paimenportti	Kotka Mussalo	5	10	AC2	—	—	—	—	Linjaradio
Juurikorpi	Hamina	19	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Kouvola asema	Kuusankoski	10	10	AC2	—	—	—	—	Linjaradio
Kouvola	Mynttilä	86	12.5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Mynttilä	Ristiina	21	12.5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Mynttilä	Otava	20	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Otava	Otavan satama	2	22.5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Otava	Pieksämäki	86	12.5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Luumäki	Vainikkala	33	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Luumäki	Lappeenranta	27	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Lappeenranta	Mustolan satama	18	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Lappeenranta	Imatra	39	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Imatra	Imatrankoski-raja	10	12.5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Imatra	Parikkala	60	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Pieksämäki	Huutokoski	31	12.5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Huutokoski	Savonlinna	75	12.5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Savonlinna	Parikkala	59	12.5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Parikkala	Säkäniemi	93	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Niirala-raja	Säkäniemi	33	12.5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Säkäniemi	Joensuu	37	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Joensuu	Ilomantsi	72	12.5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Joensuu	Viinijärvi	32	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio

Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Radan pituus	Määrävä kaltevuus	Sähköistys- järjestelmä	Suojastettu tai radio-ohjattu osuus	Junan kulun- valvontajärjestelmä	ERTMS	Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus	Radio- järjestelmä
Trafikplats (knutpunkt i bannätet)	Trafikplats (knutpunkt i bannätet)	Banans längd	Största lutning	Elektrifie- ringssystem	Linjeblockerad eller fjärrstyrd sträcka	Automatisk tågkontroll		ATC-kodning av lutande tåg	Radiosystem
Traffic operating point (Node of the network)	Traffic operating point (Node of the network)	Length of line [km]	Max. gradient ‰	Electrification system	Section blocking or radio controlled section	ATP		ATP-coding for tilting trains	Radio system
Huutokoski	Varkaus	18	12.5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Varkaus	Kommila	2	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Varkaus	Viinijärvi	101	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Joensuu	Uimaharju	50	12.5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Uimaharju	Lieksa	54	12.5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Lieksa	Pankakoski	6	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Lieksa	Nurmes	56	12.5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Nurmes	Vuokatti	85	12.5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Vuokatti	Lahnaslampi	12	12.5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Vuokatti	Kontiomäki	24	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Pieksämäki	Suonenjoki	38	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Suonenjoki	Iisvesi	6	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Suonenjoki	Siilinjärvi	76	12.5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Viinijärvi	Siilinjärvi	112	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Siilinjärvi	Iisalmi	60	12.5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Iisalmi	Murtomäki	62	12.5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Murtomäki	Otanmäki	25	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Murtomäki	Kontiomäki	46	12.5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Kontiomäki	Vartius	94	12.5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Vartius	Vartius-raja	1	12.5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Kontiomäki	Pesioškylä	74	12.5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Pesioškylä	Ämmänsaari	18	12.5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Tampere	Orivesi	40	12.5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Orivesi	Vilppula	47	12.5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Vilppula	Mänttä	8	12	—	—	—	—	—	Linjaradio

Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Radan pituus	Määrävä kaltevuus	Sähköistys- järjestelmä	Suojastettu tai radio-ohjattu osuus	Junan kulun- valvontajärjestelmä	ERTMS	Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus	Radio- järjestelmä
Trafikplats (knutpunkt i bannätet)	Trafikplats (knutpunkt i bannätet)	Banans längd	Största lutning	Elektrifie- ringssystem	Linjeblockerad eller fjärrstyrd sträcka	Automatisk tågkontrol		ATC-kodning av lutande tåg	Radiosystem
Trafic operating point (Node of the network)	Trafic operating point (Node of the network)	Length of line [km]	Max. gradient %	Electrification system	Section blocking or radio controlled section	ATP		ATP-coding for tilting trains	Radio system
Vilppula	Haapamäki	26	12.5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Haapamäki	Seinäjoki	118	12.5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Haapamäki	Jyväskylä	77	12.5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Orivesi	Jämsä	56	12.5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Jämsä	Kaipola	7	12.5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Jämsä	Jämsänkoski	4	12.5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Jämsänkoski	Jyväskylä	52	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Jyväskylä	Äänekoski	47	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Äänekoski	Haapajärvi	164	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Jyväskylä	Pieksämäki	80	12.5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Seinäjoki	Kaskinen	112	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Seinäjoki	Vaasa	75	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Vaasa	Vaskiluoto	5	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Ilalmi	Pyhäkumpu erk.vh	63	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Pyhäkumpu erk.vh	Pyhäkumpu	3	7.5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Pyhäkumpu erk.vh	Haapajärvi	36	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Haapajärvi	Ylivieska	55	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Seinäjoki	Pännäinen	101	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Pännäinen	Alholma	10	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Pännäinen	Kokkola	33	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Kokkola	Yksipihlaja	5	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Kokkola	Ylivieska	79	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Ylivieska	Tuomioja	68	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Tuomioja	Raahe	28	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Raahe	Rautaruukki	9	10	AC2	—	—	—	—	Linjaradio

Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Radan pituus	Määrävä kaltevuus	Sähköistys- järjestelmä	Suojustettu tai radio-ohjattu osuus	Junan kulun- valvontajärjestelmä	ERTMS	Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus	Radio- järjestelmä
Trafikplats (knotpunkt i bannätet)	Trafikplats (knotpunkt i bannätet)	Banans längd	Största lutning	Elektrifika- tionssystem	Linjeblockerad eller fjärrstyrd sträcka	Automatisk tågkontroll		ATC-kodning av lutande tåg	Radiosystem
Traffic operating point (Node of the network)	Traffic operating point (Node of the network)	Length of line [km]	Max. gradient ‰	Electrification system	Section blocking or radio controlled section	ATP		ATP-coding for tilting trains	Radio system
Tuomioja	Oulu	54	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Oulu	Kontiomäki	166	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Oulu	Kemi	105	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Kemi	Ajos	9	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Kemi	Laurila	7	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Laurila	Tornio	19	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Laurila	Rovaniemi	106	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Rovaniemi	Kemijärvi	85	12.5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Kemijärvi	Isokylä	7	12.5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Isokylä	Kelloseleä	72	12.5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Tornio	Tornio-raja	3	4	—	—	—	—	—	Linjaradio
Tornio	Röyttä	8	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Tornio	Kolari	183	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio

Bilaga 2

Trafikplatsregister

Teckenförklaringar

() i perrongkolumnerna	RHK underhåller ej perrongen
K	Ja
Y	Ja, privat
K i trafikledningskolumnerna	Fjärrstyrd
M i trafikledningskolumnerna	Manuell

Kolumnerna i tabellen

- **Trafikplatsens namn** är det officiella namnet som används i samband med trafiksäkerhetsuppgifter.
- **Namn på svenska** är trafikplatsens namn på Finlands andra officiella språk. Endast i Sköldvik är det finska namnet Kilpilahti undantagsvis det andra namnet på grund av ortens nuvarande språkförhållanden.
- **Km Hki** anger trafikplatsens avstånd från Helsingfors gamla, vid det här laget rivna stationsbyggnad, uppmätt enligt bankilometersystemet. Enligt detta system har alla element på banan upprättats.
- **Kommun** är den kommun där trafikplatsen är belägen.
- **Trafikledning** anger om det tekniskt sett är möjligt att leda tågtrafiken manuellt eller fjärrstyrt. Kolumnen anger inte att trafikledningstjänster regelbundet finns att tillgå.
- **Privata spåranläggningar** anger att det på trafikplatsen finns minst en anslutning till ett spår i privat (alla utom RHK) ägo eller administration.
- **Möjlighet till växlingsarbete** anger att spåranläggningarna på trafikplatsen har en sådan form att det går att byta lok till andra ändan av vagnskön, utan att växlingsrörelsen behöver gå via huvudspåret som korsar trafikplatsen.
- **Kortaste och längsta perronglängd** anger persontrafikperrongernas kortaste och längsta längd på trafikplatsen. Ett persontåg bör inte vara längre än den perrong som det stannar vid. Om perrongens längd står inom parentes (), betyder det att perrongen inte underhålls av RHK och att trafikeringen sker på trafikutövarens ansvar.
- **Perronghöjd** anger persontrafikperrongernas formella höjd räknat från rälsytan.
- **Dimensionerande spårlängd** anger det längsta spåret på trafikplatsen näst efter huvudspåret. Spårlängden är uppmätt så att den gäller i vardera färdriktningen.

- **Tillgång till elström** anger på vilken trafikplats det finns tillgång till 400 V eller 1500 V elström, närmast för matning av el till vagnar eller arbetsmaskiner.
- **Sidoperrong** anger på vilka trafikplatser det är möjligt att lasta en godsvagn från vagnens sida samt längsta perronglängden på trafikplatsen.
- **Perrong i ändan av banan** anger på vilka trafikplatser det är möjligt att lasta en godsvagn från vagnens ända (kombinerade transporter).
- **Lastning i samma plan** anger på vilka trafikplatser det finns plats att utföra lastning av godsvagnar i samma plan som spåret. Ett typiskt exempel är lastning av råvirke från bil eller bangårdens mellanlager i öppen godsvagn.
- **Lyftkran** anger på vilka trafikplatser det är möjligt att använda lyftkran för lastning av vagnar samt lyftkranens maximala bärkraft. Banförvaltningscentralen erbjuder inte servicen i fråga.
- **Bränsle** anger på vilka trafikplatser det finns bränsledistribution. Banförvaltningscentralen erbjuder inte servicen i fråga.
- **Persontrafik** anger på vilka trafikplatser det finns reguljär tidtabellsenlig persontrafik.
- **Godstrafik** anger på vilka trafikplatser det finns reguljär godstrafik.

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaintotyö-mahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Ahvenus		Ahv	270+960	Lielähti – Kokemäki	Kokemäki	K		
Airaksela		Arl	436+985	Pieksämäki – Siilinjärvi	Kuopio	K	K	K
Aittaluoto		Atl	328+220	Pori – Ruosniemi	Pori		K	
Ajos	Ajo		867+100	Kemi – Ajos	Kemi		K	K
Alapitkä		Apt	505+840	Siilinjärvi – Iisalmi	Lapinlahti	K		
Alavus		Alv	373+445	Haapamäki – Seinäjoki	Alavus			K
Alholma	Alholmen	Alh	532+570	Pietarsaari – Alholma	Pietarsaari		K	K
Alvajärvi		Avi	551+031	Jyväskylä – Haapajärvi	Pihtipudas			
Arola		Aro	707+668	Kontiomäki – Vartiuss – raja	Hyrynsalmi	K		K
Dragsvik		Dra	171+180	Karjaa – Hanko	Tammisaari	K		
Dynamiittivaihde		Dmv	199+185	Karjaa – Hanko	Hanko		K	K
Elijärvi		Eli	870+536	Lautiosaari – Elijärvi	Keminmaa		K	K
Eläinpuisto-Zoo		Epz	338+751	Haapamäki – Seinäjoki	Ähtäri			
Eno		Eno	660+170	Joensuu – Kontiomäki	Eno	K		
Ervelä		Erv	118+777	Karjaa – Turku	Perniö	K		
Eskola		Ela	603+762	Kokkola – Ylivieska	Kannus	K		
Espoo	Esbo	Epo	20+600	Helsinki – Karjaa	Espoo	K		
-(Esso)			267+417	Turku – Uusikaupunki	Uusikaupunki		K	
(Finnish Chemicals)	Pappilankangas		308+638	Luumäki – Parikkala	Joutseno		K	
Haapajärvi		Hpj	649+205	Iisalmi – Ylivieska	Haapajärvi	K	K	K
Haapakoski		Hps	393+454	Pieksämäki – Siilinjärvi	Pieksämäki	K	K	K
(Haapamaen kylästämo)			304+940	Haapamäki – Seinäjoki	Keuruu		K	
Haapamäki		Hpk	300+235	Orivesi – Haapamäki	Keuruu	K	K	K
Haarajoki		Haa	39+567	Kerava – Hakosilta	Järvenpää	K		

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Hakosilta		Hlt	119+540	Riihimäki – Lahti	Hollola	K		
Haksi	Hax	Hsi	56+737	Olli – Porvoon keskusta	Porvoo			
Hamina	Fredrikshamn	Hma	243+646	Juurikorpi – Hamina	Hamina	M	K	K
Hammaslahti		Hsl	602+199	Säkäniemi – Joensuu	Pyhäselkä	K		K
Hanala	Hanaböle	Hna	21+394	Helsinki – Riihimäki	Vantaa	K		
Hangonsaari		Hgs	269+655	Turku – Uusikaupunki – Hangonsaari	Uusikaupunki		K	K
Hanhikoski		Hnh	1047+083	Laurila – Kellosele	Kemijärvi			
Hankasalmi		Hks	418+089	Jyväskylä – Pieksämäki	Hankasalmi	K	K	K
Hanko	Hangö	Hnk	207+119	Karjaa – Hanko	Hanko	M	K	
Hanko-Pohjoinen	Hangö Norra	Hkp	205+935	Karjaa – Hanko	Hanko			
Harjavalta		Hva	295+542	Kokemäki – Pori	Harjavalta	K	K	K
Harju		Hj	201+643	Kouvola – Pieksämäki	Valkeala	K		K
Harviala		Hrv	99+456	Riihimäki – Tampere	Janakkala	K		
Haukipudas		Hd	775+159	Oulu – Laurila	Haukipudas	K		
Haukivuori		Hau	344+442	Kouvola – Pieksämäki	Mikkeli	K	K	K
Hausjärvi		Has	86+210	Riihimäki – Lahti	Hausjärvi	K		K
Haviseva		Hvs	208+135	Tampere – Orivesi	Kangasala			
Heikkilä		Hek	34+856	Helsinki – Karjaa	Kirkkonummi	K		
Heinola		Ha	167+607	Lahti – Heinola	Heinola	M	K	
Heinoo		Hno	237+965	Lielähti – Kokemäki	Vammala	K		
Heinävaara		Häv	648+408	Joensuu – Ilomantsi	Joensuu			K
Heinävesi		Hnv	468+135	Huutokoski – Viinijärvi	Heinävesi	K		

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
HELSINKI	Helsingfors	Hel		Helsinki – Riihimäki	Helsinki	M		K
Helsinki asema		Hki	0+159		Helsinki			
Helsinki Kivihaka	Stenhagen	Khk	4+701		Helsinki			K
Helsinki Länsisatama		Län	1+280		Helsinki			K
Helsinki Sörnäinen		Sö	12+194		Helsinki			
Ilmala asema		Ila	4+434		Helsinki			K
Ilmala ratapiha		Ilr	4+950		Helsinki		K	
Käpylä	Kottby	Käp	5+840		Helsinki			
Oulunkylä	Äggelby	Olk	7+399		Helsinki		K	
Pasila alapiha		Psia	3+193		Helsinki			K
Pasila asema	Böle	Psl	3+230		Helsinki		K	
Pasila tavara		Psit	4+748		Helsinki		K	K
Herrala		Hr	115+790	Riihimäki – Lahti	Hollola			
Hiekkaharju	Sandkulla	Hkn	17+109	Helsinki – Riihimäki	Vantaa			
Hiirola		Hir	318+957	Kouvola – Pieksämäki	Mikkeli	K		
Hikiä		Hk	79+743	Riihimäki – Lahti	Hausjärvi		K	
Hillosensalmi		Hls	233+344	Kouvola – Pieksämäki	Valkeala	K		
Hinthaara		Hh	52+150	Olli – Porvoon keskusta	Porvoo			K
Hirvineva	Hindhär	Hvn	715+500	Ylivieska – Oulu	Liminka	K		K
Humppila		Hp	188+778	Toijala – Turku	Humppila	K	K	
Huopalahti	Hoplax	Hpl	6+375	Helsinki – Karjaa	Helsinki	K		
Huutokoski		Hko	406+988	Pieksämäki – Huutokoski	Joroinen	K	K	K
Hyrynsalmi		Hys	704+601	Kontiomäki – Ämmänsaari	Hyrynsalmi			
Hyvinkää	Hyvinge	Hy	58+792	Helsinki – Riihimäki	Hyvinkää	K	K	K
Hämeenlinna	Tavastehus	Hi	107+559	Riihimäki – Tampere	Hämeenlinna	K	K	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/Trafikplatser

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Härmä		Hm	472+940	Seinäjäoki – Kokkola	Alahärmä	K		
Höijäkkä		Höi	765+261	Joensuu – Kontiomäki	Nurmes		K	
li		li	789+165	Oulu – Laurila	li	K		
(Iisalmen sahati)			546+495	Siilinjärvi – Iisalmi	Iisalmi		K	
(Iisalmen teollisuuskylä)			553+182	Iisalmi – Ylivieska	Iisalmi		K	
(Iisalmen teollisuusraiteet)			548+611	Siilinjärvi – Iisalmi	Iisalmi		K	
Iisalmi	Keveli	Ilm	550+360	Siilinjärvi – Iisalmi	Iisalmi	M		K
Iisvesi	Idensalmi	Isv	420+127	Suonenjoki – Iisvesi	Suonenjoki		K	
Iittala		Iita	129+286	Riihimäki – Tampere	Kalvola			
Ilmajoki		Ilij	434+494	Seinäjäoki – Kaskinen	Ilmajoki		K	
Ilomantsi	Ilomants	Ilo	695+203	Joensuu – Ilomantsi	Ilomantsi	M	K	K
IMATRA		Ima		Luumäki – Parikkala		M		
Imatra asema		Imr	323+977		Imatra			
Imatra tavara		Imt	326+542		Imatra		K	K
Imatrankoski		Imk	331+267		Imatra		K	K
Pelkola		Pa	335+672		Imatra		K	K
Imatrankoski-raja		Imkr	337+095	Imatra tavara– Imatrankoski-raja	Imatra	K		K
(Imatran terästehdas)	Steel		332+602	Imatra T – Imatrankoski-raja	Imatra		K	
Inha		In	341+367	Haapamäki – Seinäjoki	Ähtäri			
Inkeroinen		lkr	212+781	Kouvola – Kotka	Anjalankoski	K	K	
Inkoo	Ingå	lko	70+620	Helsinki – Karjaa	Inkoo	K		
Isokangas			431+759	Pori – Haapamäki	Parkano		K	
Isokylä		Ikä	1062+829	Laurila – Kelloseleä	Kemijärvi		K	
Isokyrö	Storkyro	lky	447+488	Seinäjäoki – Vaasa	Isokyrö	K		
Jalasjärvi		Jal	309+871	Tampere – Seinäjoki	Jalasjärvi	K		
Jepua	Jeppo	Jpa	495+784	Seinäjäoki – Kokkola	Uusikaarlepyy	K		

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
JOENSUU		Joe		Säkäntemi – Joensuu	Joensuu	M		
Joensuu asema		Jns	624+313		Joensuu		K	K
Joensuu Peltola		Plt	623+540		Joensuu		K	K
Joensuu Sulkulahti		Sul	622+650		Joensuu			K
Jokela		Jk	47+937	Helsinki – Riihimäki	Tuusula		K	
Jokikylä		Jkk	688+344	Kontiomäki – Ämmänsaari	Ristijärvi			
Joroinen	Jorois	Jor	414+617	Huutokoski – Savonlinna	Joroinen		K	
Jorvas		Jrs	32+322	Helsinki – Karjaa	Kirkkonummi			
Joutjärvi		Jou	133+460	Lahti – Heinola	Lahti	K	K	
Joutseno		Jts	305+826	Luumäki – Parikkala	Joutseno	K	K	K
Joutsijärvi		Jsj	1082+855	Laurila – Kelloseleä	Kemijärvi		K	
Juankoski		Jki	531+995	Viinijärvi – Siilinjärvi	Juankoski	K	K	
Jukajärvi		Jkj	637+876	Joensuu – Ilomantsi	Joensuu			
Jutila		Jut	94+620	Riihimäki – Lahti	Kärkölä	K		
Juupajoki		Jj	246+580	Orivesi – Haapamäki	Juupajoki			
Juurikorpi		Jri	224+898	Kouvola – Kotka	Kotka	K		
Jyränkö		Jyr	165+774	Lahti – Heinola	Heinola			
Jyväskylä		Jy	377+435	Orivesi – Jyväskylä	Jyväskylä	K	K	K
Jämsä		Jäs	284+084	Orivesi – Jyväskylä	Jämsä	K		K
Jämsänkoski		Jsk	287+917	Orivesi – Jyväskylä	Jämsänkoski	K	K	K
Järvelä		Jr	103+596	Riihimäki – Lahti	Kärkölä	K	K	K
Järvenpää	Träskända	Jp	36+786	Helsinki – Riihimäki	Järvenpää			
Kaipiainen		Kpa	214+451	Kouvola – Luumäki	Anjalankoski	M	K	K
Kaipola		Kla	290+303	Jämsä – Kaipola	Jämsä		K	K
Kairokoski		Kko	423+184	Niinisalo – Parkano	Parkano			

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/Trafikplatser

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Kaitjärvi		Kjr	226+912	Kouvola – Luumäki	Luumäki	M		
Kajaani	Kajana	Kaj	633+491	Iisalmi – Kontiomäki	Kajaani	K	K	K
Kaleton		Ktn	320+875	Haapamäki – Jyväskylä	Keuruu			
Kalkku		Kau	199+471	Lielähti – Kokemäki	Tampere		K	
Kalliovarasto		Kao	644+770	Iisalmi – Kontiomäki	Kajaani		K	
Kallisiahti		Kli	465+822	Huutokoski – Savonlinna	Savonlinna			
Kalvitsa		Ksa	330+634	Kouvola – Pieksämäki	Mikkeli	K		
Kangas		Kgs	642+466	Ylivieska – Oulu	Ylivieska	K		K
Kannelmäki		Kan	9+300	Huopalahti – Vantaankoski	Helsinki	K		
Kannonkoski	Gamlas	Ksi	488+694	Jyväskylä – Haapajärvi	Kannonkoski			
Kannus		Kns	591+582	Kokkola – Ylivieska	Kannus	K		K
Karhejärvi		Krr	224+902	Tampere – Seinäjoki	Ylöjärvi	K		
Karhukangas		Khg	621+508	Kokkola – Ylivieska	Ylivieska	K		
Karjaa	Karis	Kr	157+817	Hyvinkää – Karjaa	Karjaa	K	K	K
Karkku		Kru	230+733	Lielähti – Kokemäki	Vammala	K		
Karviainen		Kar	247+320	Toijala – Turku	Aura	K		
Kaskinen	Kaskö	Ksk	530+522	Seinäjoki – Kaskinen	Kaskinen	M	K	
Kauhajoki		Kji	472+720	Seinäjoki – Kaskinen	Kauhajoki		K	
Kauhava		Kha	455+728	Seinäjoki – Kokkola	Kauhava	K	K	K
Kaukilahti	Köklax	Klh	24+277	Helsinki – Karjaa	Espoo	K		K
Kaulinranta		Klr	963+350	Tornio – Kolari	Ylitornio	K		
Kauniainen	Grankulla	Kni	16+054	Helsinki – Karjaa	Kauniainen	K	K	K
Kauppilannmäki		Kpl	568+751	Iisalmi – Kontiomäki	Iisalmi			
Kausala		Ka	169+436	Lahti – Kouvola	Iitti			
Kautua		Ktu	310+423	Kiukainen – Säskylä	Eura			K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/Trafikplatser

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Keitelepohtia		Ktp	519+256	Jyväskylä – Haapajärvi	Viitasaari			
Kekomäki		Kek	79+288	Riihimäki – Lahti	Hausjärvi	K		
Kello		Kej	336+703	Orivesi – Jyväskylä	Jyväskylä			
Kelkkämäki		Klk	399+992	Jyväskylä – Pieksämäki	Laukaa		K	
Kellosekkä		Kls	1135+115	Laurila – Kellosekkä	Salla			
Kemi		Kem	858+300	Oulu – Laurila	Kemi	K	K	K
Kemijärvi		Kjä	1056+399	Laurila – Kellosekkä	Kemijärvi	K	K	
Kemira		Ker	495+600	Viinijärvi – Siilinjärvi	Siilinjärvi		K	
Kempele		Kml	741+075	Ylivieska – Oulu	Kempele	K		
Kera		Kea	14+536	Helsinki – Karjaa	Espoo	K		
KERAVA		Kev		Helsinki – Riihimäki				
Kerava asema	Kervo	Ke	28+869		Kerava		K	K
Kyömaa		Kyt	31+203		Kerava			
Kerimäki		Klä	495+531	Savonlinna – Parikkala	Kerimäki	K	K	K
Kesälahti		Kti	428+003	Parikkala – Säkämäki	Kesälahti	K	K	
Keuruu		Keu	316+041	Haapamäki – Jyväskylä	Keuruu	K		
Kihniö		Kiö	444+460	Parkano – Kihniö	Kihniö			
Kiiala	Kiala	Kia	60+013	Olli – Porvoon keskusta	Porvoo			
Kilo		Kil	13+035	Helsinki – Karjaa	Espoo			
Kilpua		Kua	668+910	Ylivieska – Oulu	Oulainen	K		
Kinahmi		Knh	508+922	Viinijärvi – Siilinjärvi	Nilsia		K	
Kinni		Kii	247+982	Kouvola – Pieksämäki	Mäntyharju	K		
(Kirjola)			384+483	Luumäki – Parikkala	Parikkala		K	
Kirkkonummi	Kyrkslätt	Kkn	37+503	Helsinki – Karjaa	Kirkkonummi	K		K
Kirkniemi	Gerknäs	Krn	136+261	Hyvinkää – Karjaa	Lohja	M	K	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/Trafikplatser

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Kitee		Kit	460+016	Parikkala – Säkäniemi	Kitee	K	K	K
Kiukainen		Kn	297+395	Kokemäki – Rauma	Kiukainen	K		
Kiuruvesi		Krv	583+985	Iisalmi – Ylivieska	Kiuruvesi	K	K	K
Kivesjärvi		Kvj	878+146	Oulu – Kontiomäki	Paltamo	K		
Kohtavaara		Koh	775+927	Joensuu – Kontiomäki	Nurmes			
Koivu		Kvu	923+373	Laurila – Kelloselkä	Tervola	K		
Koivuhovi	Björkgård	Kvh	17+861	Helsinki – Karjaa	Espoo			
Koivukylä	Björkby	Kvy	19+440	Helsinki – Riihimäki	Vantaa			
Kokemäki	Kumo	Kki	284+442	Lielähti – Kokemäki	Kokemäki	K		K
Kokkola	Karleby	Kok	551+441	Seinäjoeki – Kokkola	Kokkola	K	K	K
Kolari		Kli	1067+206	Tornio – Kolari	Kolari	K	K	K
Kolho		Klo	286+265	Orivesi – Haapamäki	Vilppula		K	K
Kolppi		Kpi	525+100	Seinäjoeki – Kokkola	Pedersöre	K	K	K
Kommilla		Kmm	429+700	Huutokoski – Viinijärvi	Varkaus		K	K
Komu		Kom	607+174	Iisalmi – Ylivieska	Pyhäjärvi		K	
Kontiolahti		Khi	640+295	Joensuu – Kontiomäki	Kontiolahti	K		
Kontiomäki		Kon	658+786	Iisalmi – Kontiomäki	Paltamo	K	K	K
Koppnäs		Kop	203+540	Karjaa – Hanko	Hanko		K	
Koria		Kra	185+440	Lahti – Kouvola	Elimäki		K	K
(Korjala)			192+677	Kouvola – Kuusankoski	Kouvola		K	
Korkeakoski		Kas	247+910	Orivesi – Haapamäki	Juupajoki	K	K	K
Korso		Krs	22+669	Helsinki – Riihimäki	Vantaa	K		
Korvensuo		Ksu	50+500	Kerava – Hakosilta	Mäntsälä	K		
Koskenkorva		Kos	442+447	Seinäjoeki – Kaskinen	Ilmajoki		K	
Kotavaara		Ktv	1064+700	Laurila – Kelloselkä	Kemijärvi	K		

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
KOTKA		Kot		Kouvola – Kotka	Kotka	M		
Kotka asema		Kta	242+775		Kotka		K	K
Kotka Hovinsaari		Hos	240+400		Kotka		K	
Kotka satama		Kts	243+579		Kotka		K	
Kotka tavarä			240+870		Kotka		K	
Kotka Mussalo		Mss	247+057		Kotka		K	
Paimenportti		Pti	241+190		Kotka			
KOUVOLA		Kvl		Lahti – Kouvola		M		
Kouvola asema		Kv	191+540		Kouvola		K	K
Kouvola lajittelu		Kvla	192+570		Kouvola		K	K
Kouvola Oikoraide		Oik	194+460		Kouvola			
Kouvola tavarä		Kvt	194+050		Kouvola		K	K
Kuusankoski		Kuk	199+290		Kuusankoski		K	K
Kovjoki		Koi	508+925	Seinäjäki – Kokkola	Uusikaarlepyy	K		
Kruunupyy		Kpy	537+585	Seinäjäki – Kokkola	Kruunupyy	K	K	K
Kuivasjärvi	Kronoby	Kis	276+327	Tampere – Seinäjäki	Parkano	K		
KUOPIO		Kpo		Pieksämäki – Siilinjärvi		M		
Kuopio asema		Kuo	464+590		Kuopio			K
Kuopio tavarä		Kuot	465+500		Kuopio		K	K
		Krk	452+013	Seinäjäki – Kaskinen	Kurikka			
Kurkimäki		Krm	444+074	Pieksämäki – Siilinjärvi	Kuopio	K		K
Kursu		Kuu	1095+034	Laurila – Kelloseikä	Salla			
Kuurila		Ku	138+769	Riihimäki – Tampere	Kalvola	K		
Kuusanklampi		Ksn	194+000	Kouvola – Kuusankoski	Kouvola		K	
Kuusivaara		Kvr	1037+026	Laurila – Kelloseikä	Kemijärvi			

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/Trafikplatser

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen- otjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö- mahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Kylälahti		Kyn	742+960	Joensuu – Kontiomäki	Liekka			
Kymi	Kymmene	Ky	233+450	Kouvola – Kotka	Kotka	M	K	K
Kymnlinna		Kln	237+229	Kouvola – Kotka	Kotka			
Kyrö		Kö	232+875	Toijala – Turku	Karainen	K	K	K
Kyrölä		Krö	34+784	Helsinki – Riihimäki	Järvenpää			
Kälviä	Kelviä	Klv	568+144	Kokkola – Ylivieska	Kälviä	K		
Köykkäri		Kök	486+491	Seinäjohti – Kokkola	Alahärmä	K		
Laaja		Lja	722+271	Kontiomäki – Pesioykylä	Suomussalmi	K		
Lahdenperä		Lpr	267+080	Orivesi – Jyväskylä	Jämsä	K		
Lahnaslampi		Lhn	881+053	Vuokatti – Lahnaslampi	Sotkamo		K	
Lahti	Lahtis	Lh	130+170	Riihimäki – Lahti	Lahti	K	K	K
Laihia	Laihela	Lai	468+916	Seinäjohti – Vaasa	Laihia	K		
Lakiala		Lak	209+214	Tampere – Seinäjoki	Yöjärvi	K		
Lamminkoski		Lmk	268+785	Tampere – Seinäjoki	Parkano	K		
Lapinjärvi	Lapträsk	Lpj	185+432	Lahti – Loviisan satama	Lapinjärvi			
Lapinlahti		Lna	525+604	Silinjärvi – Iisalmi	Lapinlahti	K		
Lapinneva		Lpn	415+618	Niinisalo – Parkano	Parkano			
Lappeenranta	Villmanstrand	Lr	287+726	Luumäki – Parikkala	Lappeenranta	K	K	K
Lappila		Laa	97+693	Riihimäki – Lahti	Kärkölä			
Lappohja	Lappvik	Lpo	189+639	Karjaa – Hanko	Hanko	K	K	K
Lapua	Lappo	Lpa	441+094	Seinäjohti – Kokkola	Lapua	K	K	K
Larvakytö		Lyö	333+057	Tampere – Seinäjoki	Seinäjohti	K		
Laukaa		Lau	401+193	Jyväskylä – Haapajärvi	Laukaa			
Laurila		Lla	865+776	Oulu – Laurila	Keminmaa	K		K
Lauritsala		Lrs	291+936	Luumäki – Parikkala	Lappeenranta	K	K	K

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Lautiosaari		Lj	863+064	Oulu – Laurila	Kemi	K		K
Leikola		Lkl	276+011	Kouvola – Pieksämäki	Hirvensalmi	K		
Lempäälä		Lpä	165+928	Riihimäki – Tampere	Lempäälä	K		
Leppäkoski		Lk	87+830	Riihimäki – Tampere	Janakkala	K		
Leppävaara	Alberga	Lpv	11+249	Helsinki – Karjaa	Espoo	K		K
Leteensuo		Lts	123+554	Riihimäki – Tampere	Hattula	K		
Liekka		Lis	728+121	Joensuu – Kontiomäki	Liekka	K	K	K
(Liekkan teollisuuskyliä)			728+847	Joensuu – Kontiomäki	Liekka		K	
Lielähti		Llh	193+393	Tampere – Seinäjoki	Tampere	K	K	K
Lievestuore		Lvt	402+191	Jyväskylä – Pieksämäki	Laukaa	K	K	K
Liminka	Limingo	Lka	728+483	Ylivieska – Oulu	Liminka	K		K
Lohiluoma		Luo	463+619	Seinäjoki – Kaskinen	Kurikka			
Lohja	Lojo	Lo	122+965	Hyvinkää – Karjaa	Lohja			
Lohjanjärvi		Loj	128+036	Lohja – Lohjanjärvi	Lohja		K	
(Lohja Oy)			588+427	Joensuu – Siilinjärvi	Outokumpu		K	
Loimaa		Lm	208+870	Toijala – Turku	Loimaa	K	K	K
Louhela	Klippsta	Loh	13+190	Huopalahti – Vantaankoski	Vantaa			
Loukolampi		Lol	360+013	Kouvola – Pieksämäki	Pieksämäki	K		
Loviisan satama	Lovisa hamn	Lvs	207+209	Lahti – Loviisan satama	Loviisa	M	K	K
Luikonlahti		Lui	557+061	Viinijärvi – Siilinjärvi	Kaavi	K	K	
Luoma	Bobäck	Lma	27+807	Helsinki – Karjaa	Kirkkonummi			
Lustikulla		Lul	35+347	Helsinki – Riihimäki	Järvenpää	K		
Lusto		Lus	509+170	Savonlinna – Parikkala	Punkaharju			
Luumäki		Lä	250+540	Kouvola – Luumäki	Luumäki	K	K	K
Lähdemäki		Läh	79+373	Kerava – Hakosilta	Orimattila	K		

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/Trafikplatser

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Länkipohja		Läp	256+024	Orivesi – Jämsänkосki	Jämsä	K		
Maanselkä		Mlk	836+049	Joensuu – Kontiomäki	Sotkamo			
Maaria	St Marie	Mri	262+070	Toijala – Turku	Turku	K		
Madesjärvi		Md	291+821	Tampere – Seinäjoki	Jalasjärvi	K		
Majajärvi		Mji	216+317	Tampere – Seinäjoki	Ylöjärvi	K		
Malmi	Malm	Ml	10+900	Helsinki – Riihimäki	Helsinki	K		
Malminkartano	Malmgård	Mlo	10+730	Huopalahti – Vantaankoski	Helsinki			
Mankki	Mankby	Mnk	25+401	Helsinki – Karjaa	Kirkkonummi		K	
Markkala		Mrk	403+737	Pieksämäki – Siilinjärvi	Suonenjoki	K		
Martilaakso	Mårtensdal	Mrl	14+010	Huopalahti – Vantaankoski	Vantaa	K		
Masala	Masaby	Mas	29+561	Helsinki – Karjaa	Kirkkonummi			
Matkaneva		Mtv	562+059	Kokkola – Ylivieska	Kälviä	K		
Mattila		Mat	159+906	Riihimäki – Tampere	Lempäälä	K		
Meltola	Mjöbolsta	Mel	149+862	Kirkniemi – Karjaa	Karjaa		K	
(Metro)		Metr	7+515	Helsinki – Riihimäki	Helsinki		K	
Metsäkansa		Msä	155+811	Toijala – Valkeakoski	Valkeakoski			
Mikkeli	St Michel	Mi	305+165	Kouvola – Pieksämäki	Mikkeli	K	K	
Misi		Mis	1021+255	Laurila – Kelloseleä	Rovaniemi			
Mormila		Mla	91+430	Riihimäki – Lahti	Hausjärvi			
Muhos		Mh	788+424	Oulu – Kontiomäki	Muhos	K		K
Mukkula		Muk	140+012	Lahti – Mukkula	Lahti		K	K
Murtomäki		Mur	613+165	Iisalmi – Kontiomäki	Kajaani			
Mustio	Svartå	Mso	143+000	Hyvinkää – Karjaa	Karjaa		K	
Mustola		Mst	295+526	Lappeenranta – Mustolan satama	Lappeenranta		K	
Mustolan satama		Mst	296+720	Lappeenranta – Mustolan satama	Lappeenranta		K	
Muukko		Mko	297+112	Luumäki – Parikkala	Lappeenranta	K		

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/Trafikplatser

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåraneläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Muurame		Muu	324+768	Orivesi – Jyväskylä	Muurame	K		
Murola		Mul	948+494	Laurila – Kelloselkä	Rovaniemi	K		
Myllykangas		Mys	815+693	Oulu – Laurila	li	K		
Myllykoski		Mki	203+742	Kouvola – Kotka	Äijälänkylä	K		
Myllymäki		My	333+721	Haapamäki – Seinäjoki	Ähtäri			K
Myllyoja		Myl	161+727	Lahti – Heinola	Heinola	K		
Mynttilä		Myt	270+889	Kouvola – Pieksämäki	Mäntylä	K		
Mynämäki		Myn	229+607	Turku – Uusikaupunki – Hangonsaari	Mynämäki	M		
Myrskylä	Mörskom	Myä	169+771	Lahti – Loviisan satama	Lapinjärvi			
Myrskylä	Myrskylä	Myr	12+130	Huopalahti – Vantaankoski	Vantaa	K		
Mäkelä		Mäk	9+511	Helsinki – Karjaa	Espoo			
Mäntsälä		Mlä	59+210	Kerava – Hakosilta	Mäntsälä	K		
Mänttä		Män	282+740	Vilppula – Mänttä	Mänttä		K	K
Mäntylä		Mr	262+680	Kouvola – Pieksämäki	Mäntylä	K	K	K
Mäntylä		Mn	342+020	Pori – Mäntylä	Pori	M	K	K
Naantali	Näändal	Nnl	213+934	Raisio – Naantali	Naantali		K	K
Naantali		Nri	449+862	Jyväskylä – Pieksämäki	Pieksämäki			
Nakkila		Nal	308+091	Kokemäki – Pori	Nakkila	K		
Nastola		Nsl	146+169	Lahti – Kouvola	Nastola			
Niemenpää		Nmp	923+605	Tornio – Kolari	Tornio	K		
Niinimäe		Nii	383+155	Haapamäki – Seinäjoki	Alavus			
Niinisalo		Nns	386+215	Niinisalo – Parkano	Kankaanpää		K	
Niirala		Nri	555+846	Niirala-rajat – Säkämäki	Tohmajärvi	K	K	K
Niirala-rajat		Nrir	554+080	Niirala-rajat – Säkämäki	Tohmajärvi	K		
Niittylä		Nth	613+475	Säkämäki – Joensuu	Pyhäselkä	K		

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/Trafikplatser

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåraneläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Nikkilä	Nickby	Nlä	39+176	Kerava – Porvoo / Sköldvik	Sipoo			
Nivala		Nvl	676+878	Isalmi – Ylivieska	Nivala	K		
Nokia		Noa	204+004	Lielähti – Kokemäki	Nokia	K	K	K
Nummela		Nm	109+368	Hyvinkää – Karjaa	Vhti			
Nuppulinna		Nup	44+210	Helsinki – Riihimäki	Tuusula			
Nurmes		Nrm	784+420	Joensuu – Kontiomäki	Nurmes	K		K
Närpiö	Närpes	När	518+254	Seinäjoki – Kaskinen	Närpiö			
Ohenmäki			542+264	Sillinjärvi – Isalmi	Isalmi			
Oitti		Oi	86+809	Riihimäki – Lahti	Hausjärvi			
Olli		Olli	45+734	Kerava – Porvoo / Sköldvik	Porvoo	K	K	
Onttola		Ont	631+177	Joensuu – Viinijärvi	Joensuu		K	
Orimattila		Om	150+407	Lahti – Loviisan satama	Orimattila			
Orivesi		Ov	228+276	Tampere – Orivesi	Orivesi	K	K	K
Otalampi		Otp	94+900	Hyvinkää – Karjaa	Vhti			
Otanmäki		Otm	638+822	Murtomäki – Otanmäki	Kajaani		K	K
Otava		Ot	290+521	Kouvola – Pieksämäki	Mikkeli	K	K	K
Otavan satama		Ots	292+885	Otava – Otavan satama	Mikkeli			
Oulainen		Ou	657+850	Ylivieska – Oulu	Oulainen	K	K	K
OULU	Uleåborg	Oul		Ylivieska – Oulu	Oulu	M		
Oulu asema		Oi	752+778		Oulu			K
Oulu Nokela		Nok	750+030		Oulu		K	K
Oulu Oritkari		Ori	751+180		Oulu		K	K
Oulu tavara		Olt	751+360		Oulu		K	K
Oulu Tuira		Tua	755+510		Oulu		K	K
Paimio	Pemar	Po	171+885	Karjaa – Turku	Paimio	K		

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Palopuro		Pip	54+535	Helsinki – Riihimäki	Hyvinkää	K		
Paltamo		Pto	901+579	Oulu – Kontiomäki	Paltamo	K	K	K
(Palta Oy)			905+050	Oulu – Kontiomäki	Paltamo		K	
Pankakoski		Pas	731+865	Liekša – Pankakoski	Liekša			
Parikkala		Par	387+302	Luumäki – Parikkala	Parikkala	K		K
Parkano		Pko	262+483	Tampere – Seinäjoki	Parkano	K	K	K
Parola		Prl	115+764	Riihimäki – Tampere	Hattula		K	
Pello		Pel	1002+632	Tornio – Kolari	Pello	K	K	
Peltosalmi		Pmi	545+355	Siilinjärvi – Iisalmi	Iisalmi		K	
(Perniön viljavarasto)		Pö	129+261	Pasila – Turku satama	Perniö		K	
Peräseinäjoki		Psj	318+481	Tampere – Seinäjoki	Seinäjoki	K	K	
Pesikylä		Psk	732+752	Kontiomäki – Ämmänsaari	Suomussalmi	M		K
Petäjävesi		Pvi	343+357	Haapamäki – Jyväskylä	Petäjävesi	K		
PIEKSÄMÄKI		Pie		Kouvola – Pieksämäki		K		
Pieksämäki asema		Pm	376+000		Pieksämäki		K	K
Pieksämäki lajittelu		Pmla	378+640		Pieksämäki		K	K
Pieksämäki tavara		Pmt	379+960		Pieksämäki		K	K
Pieksämäki Temu		Tmu	377+340		Pieksämäki		K	K
Pietarsaari	Jakobstad	Pts	528+780	Pännänen – Pietarsaari	Pietarsaari	M	K	K
Pihlajavesi		Ph	312+500	Haapamäki – Seinäjoki	Keuruu	K		
Pihlava		Piv	337+091	Pori – Mäntyluoto	Pori		K	
Pihtipudas		Pp	540+605	Jyväskylä – Haapajärvi	Pihtipudas			
Piikkiö	Pikis	Pik	182+785	Karjaa – Turku	Piikkiö	K		
Pikkarala		Pkl	771+765	Oulu – Kontiomäki	Oulu	K	K	
Pitäjänmäki	Sockenbacka	Pjm	8+474	Helsinki – Karjaa	Helsinki			

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Pohjankuru	Skuru	Pku	94+907	Karjaa – Turku	Pohja	K	K	
Pohjois-Haaga	Norra Haga	Poh	8+050	Huopalahti – Vantaankoski	Helsinki			
Pohjois-Louko		Plu	329+329	Tampere – Seinäjoki	Seinäjoki	K		
Poikkeus		Pkk	254+744	Tampere – Seinäjoki	Parkano	K		
Poiksilta		Poi	416+728	Parikkala – Säkärniemi	Kesälahti			
Pori	Björneborg	Pri	322+278	Kokemäki – Pori	Pori	M	K	K
Porokylä		Por	787+046	Joensuu – Kontiomäki	Nurmes		K	
Porvoo	Borgå	Prv	62+287	Olli – Porvoon keskusta	Porvoo			K
Porvoon keskusta	Borgå Centrum	Pvk	62+934	Olli – Porvoon keskusta	Porvoo			
Puhos		Pus	452+808	Parikkala – Säkärniemi	Kitee	K	K	K
Puistola	Parkstad	Pla	14+050	Helsinki – Riihimäki	Helsinki			
Pukimäki	Bocksbacka	Pmk	9+442	Helsinki – Riihimäki	Helsinki			
Pulsa		Pl	262+491	Luumäki – Vainikkala-raja	Lappeenranta	K		
Punkaharju		Pun	515+111	Savonlinna – Parikkala	Punkaharju	K	K	K
Purola		Pur	40+533	Helsinki – Riihimäki	Järvenpää	K		
Pyhäkumpu		Pyk	615+415	Pyhäkumpu erk.vh – Pyhäkumpu	Pyhäjärvi		K	
Pyhäkumpu erk.vh.			613+511	Isalmi – Ylivieska	Pyhäjärvi	K		
Pyhäsalmi		Phä	615+934	Isalmi – Ylivieska	Pyhäjärvi	K	K	
Pännänen	Bennäs	Pnä	518+604	Seinäjoki – Kokkola	Pedersöre	K		K
Pääskylähti		Pky	484+913	Savonlinna – Parikkala	Savonlinna	K	K	K
Raathe	Brahestad	Rhe	726+726	Tuomioja – Raathe	Raathe	M	K	K
Raippo		Rpo	270+052	Luumäki – Vainikkala-raja	Lappeenranta	K	K	
Raisio	Reso	Rai	207+829	Turku – Uusikaupunki – Hangonsaari	Raisio	M	K	
Rajamäki		Rm	72+267	Hyvinkää – Karjaa	Nurmijärvi		K	
Rajaperkiö		Rjp	448+396	Seinäjoki – Kokkola	Lapua	K		

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Rantasalmi		Rmi	445+165	Huutkoski – Savonlinna	Rantasalmi		K	
Rasinsuo		Ras	258+510	Luumäki – Parikkala	Luumäki	K		
Ratikylä		Rlä	284+344	Tampere – Seinäjoki	Kihniö	K		
Rauha		Rah	318+490	Luumäki – Parikkala	Joutseno	K		K
Rauhalahti		Rhl	380+510	Jyväskylä – Pieksämäki	Jyväskylä			
Rauma		Rma	331+659	Kokemäki – Rauma	Rauma	M	K	K
Raunio	Raumo	Rlo	464+845	Seinäjoki – Kokkola	Kauhava	K		
Rautaruukki		Rat	730+050	Tuomioja – Raahе	Raahе		K	
Rautjärvi		Rjä	345+788	Luumäki – Parikkala	Rautjärvi	K		
(Rautpohja)			372+841	Haapamäki – Jyväskylä	Jyväskylä		K	
Rekola		Rkl	20+615	Helsinki – Riihimäki	Vantaa	K		
Retretti	Räckhals	Ree	507+500	Savonlinna – Parikkala	Punkaharju			
Riihimäki		Rii		Helsinki – Riihimäki		K		
Arolampi		Arp	66+600		Riihimäki			
Riihimäki asema		Ri	71+410		Riihimäki		K	K
Riihimäki lajittelu		Rila	70+068		Riihimäki			K
Riihimäki tavara		Rit	68+773		Riihimäki			K
Riippa		Rpa	578+065	Kokkola – Ylivieska	Kälviä	K		
Ristiina		Rst	291+162	Mynttilä – Ristiina	Ristiina		K	K
Ristijärvi		Rjv	676+804	Kontiomäki – Ämmänsaari	Ristijärvi			
Rovaniemi		Roi	971+775	Laurila – Kelloseleä	Rovaniemi	M	K	K
Ruha		Rha	433+128	Seinäjoki – Kokkola	Lapua	K		
Runni		Rnn	568+518	Iisalmi – Ylivieska	Iisalmi			
Ruosniemi		Rsn	330+936	Pori – Ruosniemi	Pori		K	
Ruukki		Rki	705+228	Ylivieska – Oulu	Sillakajoki	K	K	K
Ruusutorppa		Rus	11+927	Helsinki – Karjaa	Espoo	K		

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Ryhtylä		Ry	80+770	Riihimäki – Tampere	Hausjärvi		K	
Röykkä		Rö	80+657	Hyvinkää – Karjaa	Nurmijärvi		K	
Röyttä		Röy	893+917	Tornio – Röyttä	Tornio		K	
Saakoski		Saa	305+373	Orivesi – Jyväskylä	Korpilahti	K		
Saari		Sr	405+246	Parikkala – Säkäniemi	Parikkala	K		
Saarijärvi		Srj	452+723	Jyväskylä – Haapajärvi	Saarijärvi	M	K	
Salla		Sll	1121+403	Laurila – Kellosele	Salla			
Salminen		Sln	426+718	Pieksämäki – Siilinjärvi	Suonenjoki	K		
Salmivaara		Smv	1111+444	Laurila – Kellosele	Salla			
Salo		Slo	143+981	Karjaa – Turku	Salo	K		K
Salpaussele		Sss	129+372	Lahti – Salpaussele	Lahti			
Sammalisto		Sam	74+487	Riihimäki – Tampere	Riihimäki	K		
Santala	Sandö	Sta	196+908	Karjaa – Hanko	Hanko			
Santamäki		Sau	838+314	Oulu – Kontiomäki	Vaala			
Saunakallio		Sav	38+846	Helsinki – Riihimäki	Järvenpää	K	K	K
Savio		Sav	26+265	Helsinki – Riihimäki	Kerava		K	
Savonlinna	Nyslott	Sl	481+772	Savonlinna – Parikkala	Savonlinna	K	K	K
Savonlinna-Kauppatori		Slk	482+748	Savonlinna – Parikkala	Savonlinna			
(Savontalo)		Nip	194+017	Kouvola – Kuusankoski	Kouvola		K	
SEINÄJOKI		Sei		Tampere – Seinäjoki		M		
Seinäjoki asema		Sk	418+001		Seinäjoki		K	K
Seinäjoki tavara		Skt	416+560		Seinäjoki		K	K
Selänpää		Spä	209+869	Kouvola – Pieksämäki	Valkeala	K		
Siepijärvi		Spj	1045+904	Tornio – Kolari	Kolari			
Sievi		Svi	613+592	Kokkola – Ylivieska	Sievi	K		K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/Trafikplatser

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Sikamäki		Skä	389+745	Pieksämäki – Huutokoski	Pieksämäki	K		
Silinjärvi		Sij	489+718	Pieksämäki – Silinjärvi	Silinjärvi	K	K	K
Simo		Sim	833+715	Oulu – Laurila	Simo	K		
Simpele		Spl	368+317	Luumäki – Parikkala	Rautjärvi	K	K	K
Sipilä		Sip	68+697	Kerava – Hakosilta	Mäntsälä	K		
Sisättö		Stö	235+602	Tampere – Seinäjoki	Ikaalinen	K		
Siuntio		Sti	51+285	Helsinki – Karjaa	Siuntio	K		
Siuro	Siundeä	Siu	213+355	Lielanti – Kokemäki	Nokia	K		
Skogby		Sgy	184+790	Karjaa – Hanko	Tammisaari			
Sköldvik	Kilpilähti	Sld	56+360	Kerava – Porvoo / Sköldvik	Porvoo	M	K	K
Soinlahti		Soa	559+651	Iisalmi – Kontiomäki	Iisalmi		K	K
Sorsasalo		Sor	473+775	Pieksämäki – Silinjärvi	Kuopio			
Sukeva		Skv	589+222	Iisalmi – Kontiomäki	Sonkajärvi			
Suolahti		Suo	417+796	Jyväskylä – Haapajärvi	Äänekoski	K	K	K
Suonenjoki		Snj	413+842	Pieksämäki – Silinjärvi	Suonenjoki	K		K
Suonlempi		Snm	220+655	Lielanti – Kokemäki	Nokia	K		
Syrjä		Syr	452+865	Huutokoski – Viinijärvi	Heinävesi			
Syrjämäki		Ski	341+621	Tampere – Seinäjoki	Nurmo	K		
Sysmäjärvi		Smj	669+601	Viinijärvi – Silinjärvi	Outokumpu		K	K
Säkylä		Säk	315+928	Kiukainen – Säkylä	Säkylä		K	K
Säkänlempi		Sä	586+873	Säkänlempi – Joensuu	Tohmajärvi	K		
Sänkimäki		Skm	504+505	Viinijärvi – Silinjärvi	Nilsia			
Särkisalmi		Smi	536+082	Savonlinna – Parikkala	Parikkala			
Sääksjärvi		Sj	177+734	Riihimäki – Tampere	Tampere	K		
Taavetti		Ta	238+589	Kouvola – Luumäki	Luumäki		K	K

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Tahkoluoto		Tko	350+750	Pori – Mäntyluoto	Pori		K	K
Taipale		Te	537+605	Siilinjärvi – Iisalmi	Iisalmi	K		
Talviainen		Tv	247+245	Orivesi – Jyväskylä	Orivesi	K		
Tammisaari	Ekenäs	Tms	174+056	Karjaa – Hanko	Tammisaari			
TAMPERE	Tammerfors	Tre		Riihimäki – Tampere		M	K	K
Tampere asema		Tpe	187+389		Tampere			
Tampere Järvensivu		Jvs	187+814		Tampere			
Tampere tavara		Tpet	184+100		Tampere			
Tampere Viirikka		Vka	185+400		Tampere			
Tapanila	Mosabacka	Tna	12+610	Helsinki – Riihimäki	Helsinki			
Tapavainola		Tap	270+405	Luumäki – Parikkala	Lappeenranta	K		
Tavastila		Tsl	228+854	Kouvola – Kotka	Kotka			
Tervajoki		Tk	460+156	Seinäjoki – Vaasa	Isokyrö			
Tervasuo			645+040	Joensuu – Ilomantsi	Joensuu			
Tervola		Trv	900+521	Laurila – Kelloselkä	Tervola	K		
Teuva	Östermark	Tuv	497+474	Seinäjoki – Kaskinen	Teuva		K	
Tikkala		Tkk	592+461	Säkänemi – Joensuu	Tohmajärvi	K		
Tikkurila	Dickursby	Tkl	15+861	Helsinki – Riihimäki	Vantaa	K	K	K
Tohmajärvi		Toh	571+752	Niirala-raja – Säkänemi	Tohmajärvi	M		
Toijala		Ti	147+339	Riihimäki – Tampere	Akaa	K	K	K
Toivala		Toi	479+162	Pieksämäki – Siilinjärvi	Siilinjärvi	K		
Tolsa	Tolls	Tol	35+634	Helsinki – Karjaa	Kirkkonummi			
Tommola		Tom	117+197	Riihimäki – Lahti	Hollola	K		
Torkkeli		Trk	240+154	Orivesi – Jämsänkoski	Orivesi	K		
Tornio	Torneå	Tor	884+646	Laurila – Tornio-raja	Tornio	K	K	K

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Tornio-raja	Torneå gränsen	Trr	887+236	Laurila – Tornio-raja	Tornio	K		
Tuomarila	Domsby	Trl	19+022	Helsinki – Karjaa	Espoo			
Tuomioja		Tja	698+504	Ylivieska – Oulu	Siikajoki	K		K
Turenki		Tu	93+771	Riihimäki – Tampere	Janakkala	K	K	K
TURKU	Åbo	Tur		Karjaa – Turku	Turku	M		
Kupittaa	Kuppis	Kut	196+372		Turku			
Turku asema		Tku	199+673		Turku		K	K
Turku satama	Åbo hamn	Tus	277+696		Turku		K	
Turku tavara		Tkut	200+460		Turku		K	K
Turku Viheriäinen		Vie	209+305		Naantali		K	
Tuupovaara		Tpv	668+672	Joensuu – Ilomantsi	Joensuu			K
Tuuri		Tuu	366+962	Haapamäki – Seinäjoki	Alavus			K
Törmä		Tör	878+075	Laurila – Kelloselkä	Keminmaa	K		
Törolä		Trä	264+972	Luumäki – Parikkala	Lappeenranta	K		
Töysä		Tö	356+397	Haapamäki – Seinäjoki	Alavus			
Uimaharju		Uim	674+451	Joensuu – Kontiomäki	Eno	K	K	K
Ulasoori		Uso	328+188	Pori – Mäntyluoto	Pori			
Urjala		Ur	165+588	Toijala – Turku	Urjala	K		
Utajärvi		Uti	810+502	Oulu – Kontiomäki	Utajärvi	K		K
Utti		Uti	204+085	Kouvola – Luumäki	Arjalankoski			
Uusikaupunki	Nystad	Ukp	264+795	Turku – Uusikaupunki – Hangonsaari	Uusikaupunki	M	K	
Uusikylä		Ukä	150+722	Lahti – Kouvola	Nastola	M		K
Vaajakoski		Vko	384+866	Jyväskylä – Pieksämäki	Jyväskylä mil	K		
Vaala		Vaa	844+671	Oulu – Kontiomäki	Vaala	K		K
Vaarala		Vra	981+481	Laurila – Kelloselkä	Rovaniemi			

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/Trafikplatser

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Vaasa	Vasa	Vs	492+588	Seinäjäoki – Vaasa	Vaasa	M	K	K
Vahojärvi		Vjr	244+926	Tampere – Seinäjoki	Parkano	K		
VAINIKKALA		Vai		Luumäki – Vainikkala-raja		M		
Vainikkala asema		Vna	282+784		Lappeenranta		K	K
Vainikkala tavara		Vnat	281+700		Lappeenranta		K	K
Vainikkala-raja		Vnar	284+862	Luumäki – Vainikkala-raja	Lappeenranta	K		
Valtimo	Gjuteriet	Vmo	7+480	Helsinki – Karjaa	Helsinki			
Valkeakoski		Vl	164+952	Toijala – Valkeakoski	Valkeakoski		K	K
Valkeasuo		Vso	583+976	Niirala-raja – Säkänieniemi	Tohmajärvi			
Valtimo		Vlm	808+636	Joensuu – Kontiomäki	Valtimo			
Vammala		Vma	245+885	Lielähti – Kokemäki	Vammala	K	K	K
Vanattara		Vtr	172+340	Riihimäki – Tampere	Lempäälä	K		
Vantaankoski	Vandaforsen	Vks	14+907	Huopalahti – Vantaankoski	Vantaa	K		
Varkaus		Var	424+685	Huutokoski – Viinijärvi	Varkaus	K	K	K
Vartius		Vus	753+755	Kontiomäki – Vartius-raja	Kuhmo	M		
Vartius-Raja		Vur	755+856	Kontiomäki – Vartius-raja	Kuhmo	K		K
Vasikkahaka		Vkh	31+175	Helsinki – Karjaa	Kirkkonummi	K		
Vaskiluoto	Vasklot	Vsk	496+463	Seinäjäoki – Vaasa	Vaasa		K	
Venetmäki		Vki	433+164	Jyväskylän – Pieksämäki	Pieksämäki	K		
Vesanka		Vn	364+469	Haapamäki–Jyväskylä	Jyväskylän milk			
Vieikki		Vk	753+979	Joensuu – Kontiomäki	Liekka			
Vierumäki		Vrm	153+801	Lahti – Heinola	Heinola	M		
Vihanti		Vti	684+573	Ylivieska – Oulu	Vihanti	K	K	K
Vihitari		Vih	489+889	Huutokoski – Viinijärvi	Heinävesi	K		
Viala		Via	154+288	Riihimäki – Tampere	Akaa		K	

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Viinijärvi		Vnj	656+569	Joensuu – Viinijärvi	Liperi	K		K
Vika		Vik	1010+478	Laurila – Kelloselkä	Rovaniemi			
Vilppula		Vlp	274+760	Orivesi – Haapamäki	Vilppula	K		K
Vinnilä		Vin	131+243	Riihimäki – Tampere	Kalvola	K		
Virtakallio		Vrk	89+900	Kerava – Hakosilta	Orimattila	K		
Voltti		Vt	479+402	Seinäjoki – Kokkola	Alahärmä	K		
Vuohijärvi		Vhj	221+308	Kouvola – Pieksämäki	Valkeala	K		
Vuojoki		Vjo	318+501	Kokemäki – Rauma	Eurajoki	K		
Vuokatti		Vkt	868+838	Joensuu – Kontiomäki	Sotkamo	M	K	K
Vuonislampi		Vsl	705+240	Joensuu – Kontiomäki	Lieksa			
Vuonos		Vns	588+808	Sysmäjärvi – Vuonos	Outokumpu		K	
(Vuorten-Vuori)			576+687	Jyväskylä – Haapajärvi	Haapajärvi		K	
Ykspihlaja	Yxpila	Yks	555+428	Kokkola – Ykspihlaja	Kokkola		K	
Ylistaro		Yst	439+558	Seinäjoki – Vaasa	Ylistaro			
Ylitornio		Ytr	946+139	Tornio – Kolari	Ylitornio			
Ylivalli		Ylv	302+016	Tampere – Seinäjoki	Jalasjärvi	K		
Ylivieska		Yv	630+343	Kokkola – Ylivieska	Ylivieska	M		K
Yläkoski		Ylk	416+984	Suonenjoki – Iisvesi	Suonenjoki		K	
Ylämylly		Yly	639+019	Joensuu – Viinijärvi	Liperi			
Ylöjärvi		Ylö	200+753	Tampere – Seinäjoki	Ylöjärvi	K		
Ypykkävaara		Ypy	729+780	Kontiomäki – Vartiuss-raja	Kuhmo			
Äetsä		Äs	258+280	Lielähti – Kokemäki	Äetsä	K	K	K
Ähtiäri		Äht	346+067	Haapamäki – Seinäjoki	Ähtiäri	K		
Ämmänsaari	Eiseri	Äm	750+448	Kontiomäki – Ämmänsaari	Suomussalmi	M		K
Äänekoski		Äki	424+515	Jyväskylä – Haapajärvi	Äänekoski	K	K	K

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perronglängd	Längsta perronglängd	Perronghöjd	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido- perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Liftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Ahvenus				0	769	—	—	—	—	—	—	—	—
Airaksela				0	876	—	—	—	—	—	—	—	K
Aittaluoto				0	485	—	—	—	Y	—	—	—	K
Ajos				0	806	25 A	Y	—	Y	—	—	—	K
Alapitkä				0	672	25 A	—	—	K	—	—	—	K
Alavus	80	203	265	2	781	25 A	—	—	K	—	—	K	K
Alholma				0	777	—	—	—	K, Y	—	—	—	K
Alvajärvi				0	608	—	—	—	K	—	—	—	K
Arola				0	793	25A	24	—	K	—	—	—	K
Dragsvik		70	550	1	966	—	—	—	—	—	—	—	—
Dynamiittivaihde				0	151	—	—	—	K	—	—	—	K
Elijärvi				0	205	—	—	—	—	—	—	—	K
Eläinpuisto-Zoo		99	265	1	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Eno		80	550	1	646	16 A	—	—	K	—	—	K	K
Ervelä				0	632	—	—	—	—	—	—	—	—
Eskola		(120)	(265)	(1)	818	—	11	—	K	—	—	—	K
Espoo	240	322	550	4	281	—	—	—	—	—	—	K	—
(Esso)				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
(Finnish Chemicals)				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Haapajärvi		160	265	1	767	25 A	12	—	K, Y	—	—	K	K
Haapakoski				0	789	—	—	—	K	—	—	—	—
(Haapamäen kylästäimö)				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Haapamäki	188	325	265	4	711	63 A	60	—	K	—	—	K	K
Haarajoki	220	220	550	2	263	—	—	—	—	—	—	—	—
Hakosilta				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Haksi		20	265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
 Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laiturin pituus	Pisin laiturin pituus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längd	Längsta perrong-längd	Perrong-höjd	Antal spår med perrong	Design train length (freight traffic)	Power supply [400 V, A]	Side loading platform [m]	End loading platform	Crane	Fuel	Passenger traffic	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform [m]	End loading platform	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Hamina				0	881	25 A	15	K	Y	K	—	K
Hammaslahti		146	265	1	710	—	13	—	—	—	K	K
Hanala				0	0	—	—	—	—	—	—	—
Hangonsaari				0	442	—	—	—	—	—	—	K
Hanhikoski				0	160	—	20	—	—	—	—	—
Hankasalmi	233	289	265	2	774	25 A	20	K, Y	—	—	K	K
Hanko	108	108	265	2	772	63 A	167	K	Y	—	K	K
Hanko-Pohjoinen				1	0	—	—	—	—	—	K	—
Harjavalta	250	250	550	2	789	25 A	—	—	—	—	K	K
Harju				0	820	—	—	—	—	—	—	—
Harviala				0	0	—	—	—	—	—	—	—
Haukipudas				0	865	—	12	—	—	—	—	—
Haukivuori	199	200	265	2	927	—	5	—	—	—	K	K
Hausjärvi				0	687	—	—	—	Y	—	—	—
Haviseva				0	0	—	—	—	—	—	—	—
Heikkilä				0	0	—	—	—	—	—	—	—
Heinola		106	265	1	608	25 A	45	K	—	—	—	K
Heinoo				0	769	—	—	—	—	—	—	—
Heinävaara				0	690	—	—	K	—	—	—	K
Heinävesi	100	206	265	2	613	—	9	K	—	—	K	K
HELSINKI												
Helsinki asema	265	477	550	19	493	63 A	—	—	—	—	K	—
Helsinki Kivihaka				0	0	—	—	—	—	—	—	—
Helsinki Länsisatama				0	600	—	—	K	Y	—	—	K
Helsinki Sörnäinen				0	0	—	—	K	Y	—	—	—

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laiturin pituus	Pisin laiturin pituus	Laituri- korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laiturin	Kuormaus- kenttä	Nosturi	Poltto- aine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perrong- längd	Längsta perrong- längd	Perrong- höjd	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido- perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Ilmala asema	275	275	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Ilmala ratapiha				0	0	63 A, 1500 V	—	—	—	—	K	—	—
Käpylä	244	334	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Oulunkylä	270	274	550	2	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Pasila alapiha				0	933	25 A	—	—	—	—	—	—	K
Pasila asema	322	425	550	10	—	—	—	—	—	—	—	K	—
Pasila tavara				0	742	—	230, Y	K	K	50	—	—	K
Herrala	110	110	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Hiekkaharju	257	526	550	3	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Hiirola				0	784	—	—	—	—	—	—	—	—
Hikiä	120	120	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Hillosensalmi		(178)	(550)	(1)	833	—	—	—	—	—	—	—	—
Hirthaara	55	65	265	2	108	—	—	—	—	—	—	K	—
Hirvineva				0	862	25 A	12	—	K	—	—	—	—
Humpilla	249	430	550	2	800	25 A	29	—	Y	—	—	K	K
Huopalahti	270	270	550	4	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Huutokoski				0	672	25 A	—	—	—	—	—	—	—
Hyrynsalmi		(100)	(265)	(1)	768	25 A	12	—	K	—	—	—	K
Hyvinkää	315	332	550	3	770	25 A	20	—	K	—	—	K	K
Hämeenlinna	257	450	550	3	1033	25 A	34	K	K	—	—	K	K
Härmä	(51)	188	265	1 (1)	855	—	18	—	K	—	—	K	K
Höjakkä		92	265	1	618	25 A	—	—	K	—	—	K	K
li		92	265	1	724	—	—	—	K	—	—	K	—
(Iisalmen sahat)				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
(Iisalmen teollisuuskylä)				0	464	—	Y	—	—	—	—	—	—

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
 Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perronglängd	Längsta perronglängd	Perronghöjd	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sidoperrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Persontrafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform [m]	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
(Iisalmen teollisuusraiteet)													
Iisalmi	162	396	265	0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Iisvesi				3	763	63 A, 1500 V	83	Y	K, Y	—	K	K	K
Iittala	170	170	550	0	310	—	—	—	K	—	—	—	—
Ilmajoki				2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Ilomantsi				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
IMATRA				0	787	25 A	—	—	K	—	—	—	K
Imatra asema		450	265	1	0		—	—	—	—	—	K	—
Imatra tavara				0	935	63 A, 1500 V	—	—	—	—	K	—	K
Imatrankoski				0	1269	—	14	—	—	—	—	—	K
Peikola				0	1410	—	—	—	—	—	—	—	K
Imatrankoski-raja				0	0	—	—	—	—	—	—	—	K
(Imatran terästehdas)				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Immola				0	513	—	—	—	K	—	—	—	K
Inha		(99)	(265)	(1)	249	—	42	—	K	—	—	—	K
Inkeroinen	120	172	265	3	831	—	21	—	K	—	—	K	K
Inkoo	100	170	550	2	237	—	—	—	K	—	—	K	—
Isokangas				0	0	—	—	—	K	—	—	—	—
Isokylä				0	623	—	Y	—	K	—	—	—	K
Isokyrö	110	150	550/265	2	550	—	—	—	—	—	—	K	K
Jalasjärvi		51	550	1	794	—	27	—	K	—	—	K	—
Jepua		(133)	(265)	(1)	797	25 A	15	—	K	—	—	—	—
JOENSUU													
Joensuu asema	226	377	265	3	591	63 A, 1500 V	44	K	—	—	K	K	K
Joensuu Peltola				0	696	—	—	—	K	—	—	—	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perronglängd	Längsta perronglängd	Perronghöjd	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido- perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Joensuu Sulkulahti				0	732	—	—	—	—	—	—	—	K
Jokela	320	338	550	3	851	—	—	—	K	—	—	K	—
Jokikylä				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Joroinen		(80)	(265)	(1)	467	—	13	K	K	—	—	—	K
Jorvas	97	124	265	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Joutjärvi				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Joutseno	460	460	550	2	845	—	—	—	—	—	—	K	K
Joutsijärvi				0	611	25 A	—	—	Y	—	—	—	K
Juankoski				0	610	25 A	Y	—	K, Y	—	—	—	K
Jukajärvi				0	285	—	—	—	K	—	—	—	—
Juttila				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Juupajoki		80	550	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Juurikorpi				0	825	—	—	—	—	—	—	—	—
Jyräkö				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Jyväskylä	57	449	550	4	842	63 A, 1500 V	88	K	K	30	K	K	K
Jämsä	194	313	265	2	801	25 A	12	K	K, Y	—	—	K	K
Jämsänkoski				0	638	25 A	—	—	K	—	—	—	K
Järvelä	122	122	550	2	637	—	12	—	K	—	—	K	K
Järvenpää	345	393	550	3	0	—	29	K	—	—	—	K	K
Kaipainen				0	804	—	—	—	K	—	—	—	K
Kaipola				0	538	—	—	—	K	—	—	—	K
Kairokoski				0	552	—	15	—	K	—	—	—	K
Kaitjärvi				0	756	—	—	—	K	—	—	—	—
Kajaani	350	350	265	2	777	63 A, 1500 V	122	K	K	—	—	K	K
Kaleton				0	374	—	K	—	K	—	—	—	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
 Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perronglängd	Längsta perronglängd	Perronghöjd	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sidoperrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Persontrafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Kalkku				0	0	—	Y	—	Y	—	—	—	K
Kalliovarasto				0	0	—	—	—	Y	—	—	—	—
Kallisiahti		(86)	(265)	(1)	575	—	65	—	K	—	—	—	K
Kalvitsa				0	897	—	—	—	K	—	—	—	K
Kangas		(47)	(265)	(1)	811	25 A	—	—	K	—	—	—	—
Kannelmäki	226	226	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Kannonkoski				0	645	—	13	—	K	—	—	—	K
Kannus	339	420	265	2	849	25 A	19	—	K	—	—	K	—
Karhejärvi				0	810	25 A	4	—	K	—	—	—	—
Karhukangas				0	879	—	—	—	—	—	—	—	—
Karjaa	248	352	550	4	785	63 A	115	K	K	—	K	K	K
Karkku		143	265	1	885	—	—	—	K	—	—	K	—
Karviainen				0	770	—	—	—	—	—	—	—	—
Kaskinen				0	1222	—	70	—	Y	—	—	—	K
Kauhajoki				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Kauhava				1	871	25 A	—	—	K	—	—	K	K
Kauklahti	270	270	550	3	466	—	—	—	K	—	—	K	—
Kaulinranta				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Kauniainen	194	204	265	3	299	—	—	—	—	—	—	K	K
Kauppilanmäki				0	666	—	—	—	K	—	—	—	K
Kausala	84	160	265	3	678	—	—	—	K	—	—	K	—
Kauttua		(42)	(265)	(1)	508	—	14	—	K	—	—	—	K
Keiteleporhja				0	676	—	8	—	K	—	—	—	K
Kekomäki				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Keljo				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laiturin pituus	Pisin laiturin pituus	Laituri- korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormaus- kenttä	Nosturi	Poltto- aine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perrong- längd	Längsta perrong- längd	Perrong- höjd	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido- perrong	End loading platform	Loading site	Liftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Keijonlahti				0	506	—	—	—	—	—	—	—	—
Kelkkämäki				0	0	—	Y	—	Y	—	—	—	—
Kelloselkä				0	635	—	—	—	Y	—	—	—	K
Kemi	450	450	550/265	3	1018	63 A	147	Y	K	—	K	K	K
Kemijärvi		235	265	1	656	63 A	94	—	K, Y	—	—	K	K
Kemira		(119)	(265)	0	453	—	—	—	Y	—	—	—	K
Kempelle	216	224	265	(1)	787	—	9	—	K	—	—	—	—
Kera				2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
KERAVA													
Kerava asema	270	350	550	4	537	25 A	—	—	—	—	—	K	—
Kytömaa				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Kerimäki		108	265	1	455	—	—	—	K	—	—	K	K
Kesälahti	63	322	265	1	695	25 A	—	—	K	—	—	K	K
Keuruu		111	550	1	702	—	—	—	K	—	—	K	K
Kihniö				0	577	—	10	—	K	—	—	—	K
Kiiala		49	265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Kilo	270	270	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Kilpua		(70)	(265)	(1)	784	25 A	—	—	—	—	—	—	—
Kinahmi				0	312	—	—	—	—	—	—	—	—
Kinni				0	819	—	—	—	—	—	—	—	—
(Kirjola)				0		—	—	—	Y	—	—	—	—
Kirkkonummi	316	322	660	3	627	—	—	—	K	—	—	K	—
Kirkniemi				0	620	25 A	—	—	K	—	—	—	K
Kitee		355	265	1	686	25 A	17	—	Y	—	—	K	K
Kiukainen				0	798	—	14	—	K	—	—	—	—

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaiturin suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längd	Längsta perrong-längd	Perrong-höjd	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Liftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform [m]	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Kiuruvesi		126	265	1	592	25 A	Y	—	K, Y	—	—	K	K
Kivesjärvi		(53)	(265)	(1)	1143	—	—	—	—	—	—	—	—
Kohtavaara		55	265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Koivu		(40)	(265)	(1)	637	—	29	—	K	—	—	—	K
Koivuhovi	278	278	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Koivukylä	270	270	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Kokemäki	249	249	550	3	795	—	29	—	K	—	—	K	K
Kokkola	308	482	265	2	871	63 A, 1500 V	8	Y	K	—	K	K	K
Kolari	(370)	675	550/265	1	1204	63 A	21	K	K	—	—	K	K
Kolho		(127)	(265)	(1)	651	—	—	—	K	—	—	—	K
Kolppi				0	801	—	—	—	—	—	—	—	—
Kommila				0	788	25 A	—	—	Y	—	—	—	K
Komu				0	575	—	—	—	Y	—	—	—	—
Kontiolahti		(95)	(265)	(1)	634	—	—	K	K	—	—	K	K
Kontiomäki	226	544	265	5	823	63 A	—	K	K	—	K	K	K
Koppnäs				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Koria	61	61	265	2	693	—	39	—	K	—	—	K	—
(Korjala)				0	0	—	—	—	Y	—	—	—	—
Korkeakoski		(72)	(265)	(1)	768	—	11	K	K	—	—	—	K
Korso	270	270	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Korvensuo				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Koskenkorva				0	251	—	—	—	—	—	—	—	K
Kotavaara				0	0	—	—	—	K	—	—	—	—
KOTKA						—	—	—	—	—	—	—	—
Kotka asema		193	265	1	279	63 A	—	—	—	—	—	K	—

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
 Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laiturin pituus	Pisin laiturin pituus	Laituri- korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laiturin	Kuormaus- kenttä	Nosturi	Poltto- aine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perrong- längd	Längsta perrong- längd	Perrong- höjd	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido- perrong	End loading platform	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Kotka Hovinsaari				0	896	25 A	—	—	—	—	—	—	K
Kotka Mussalo				0	1055	—	—	—	—	Y	—	—	K
Kotka satama		110	265	1	0	—	—	—	—	Y	—	K	K
Kotka tavara				0	581	—	Y	—	—	—	K	—	K
Paimenportti		53	265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
KOUVOLA													
Kouvola asema	300	400	265	7	695	63 A	—	—	K	—	K	K	—
Kouvola lajittelu				0	906	—	175	K	—	—	—	—	K
Kouvola Oikoraide				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Kouvola tavara				0	945	—	—	—	—	—	—	—	K
Kuusankoski				0	860	—	—	—	—	—	—	—	K
Kovjoki		(102)	(265)	(1)	887	—	—	—	—	—	—	—	—
Kruunupyö		(70)	(265)	(1)	806	25 A	43	—	K	—	—	—	K
Kuivasjärvi				0	812	—	—	—	K	—	—	—	—
KUOPIO													
Kuopio asema	180	387	265	3	389	63 A	—	K	—	—	—	K	—
Kuopio tavara				0	797	63 A	Y	—	Y	—	K	—	K
Kurikka				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Kurkimäki				0	811	—	—	—	K	—	—	—	K
Kursu				0	653	—	—	—	K	—	—	—	—
Kuurila				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Kuusanolampi				0	0	—	—	—	K	—	—	—	—
Kuusivaara		28	265	1	0	—	—	—	K	—	—	K	—
Kylälahti		57	265	1	0	—	—	—	K	—	—	K	—
Kymi	32	66	265	2	790	—	—	—	—	—	—	K	—

Nimi	Lyhin laiturin pituus	Pisin laiturin pituus	Laituri- korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laiturin	Kuormaus- kenttä	Nosturi	Poltto- aine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perrong- längd	Längsta perrong- längd	Perrong- höjd	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido- perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Liftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform [m]	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Kyminlinna		55	265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Kyrö				0	764	—	—	—	K	—	—	—	K
Kyrölä		270	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Kälviä				0	1075	25 A	17	—	K	—	—	—	—
Köykkäri				0	877	—	—	—	—	—	—	—	—
Laaja				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Lahdenperä				0	819	25 A	—	—	—	—	—	—	—
Lahnaslampi				0	605	—	Y	—	—	—	—	—	K
Lahti	270	450	550	4	742	63 A	Y	Y	K	—	K	K	K
Laihia		201	265	1	508	25 A	—	—	K	—	—	K	K
Lakiala				0	750	—	11	—	K	—	—	—	—
Lamminkoski				0	764	—	—	—	—	—	—	—	—
Lapinjärvi				0	427	—	12	—	K	—	—	—	K
Lapinlahti	301	355	265	2	766	25 A	—	—	Y	—	—	K	K
Lapinneva				0	446	—	—	—	K	—	—	—	—
Lappeenranta	430	450	550	3	773	25 A	14, Y	—	K	—	K	K	K
Lappila	60	60	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Lappohja		70	550	1	773	—	—	—	—	—	—	K	K
Lapua		438	265	1	798	—	—	—	K	—	—	K	K
Larvakyttö				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Laukaa		90	265	1	250	—	—	—	K	—	—	—	—
Laurila				0	641	25 A	—	—	K	—	—	—	—
Lauritsala				0	680	—	—	—	K	—	—	—	K
Lautiosaari				0	0	—	—	—	K	—	—	—	—
Leikola				0	836	—	—	—	—	—	—	—	—

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mittottava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perronglängd	Längsta perronglängd	Perronghöjd	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Liftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Lempäälä	170	170	550	2	811	—	—	—	—	—	—	K	—
Leppäkoski				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Leppävaara	266	292	550	4	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Leteensuo				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Liekka		151	265	1	750	—	25	K	K	—	K	K	K
(Lieksan teollisuuskylä)				0	690	—	—	—	—	—	—	—	—
Lielähti				0	759	—	8	—	K	—	—	—	K
Lievestuore		259	265	1	909	25 A	23	—	K	—	—	K	K
Liminka		(147)	(265)	(1)	775	25 A	23	—	K	—	—	—	—
Lohiluoma				0	243	—	—	—	K	—	—	—	—
Lohja				0	493	25 A	86	—	K	—	—	—	K
Lohjanjärvi				0	422	—	—	—	—	—	—	—	K
(Lohja Oy)				0	0	—	—	—	Y	—	—	—	—
Loimaa	252	450	550	3	817	—	—	—	K	—	—	K	K
Louhela	238	238	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Loukolampi				0	917	—	—	—	—	—	—	—	—
Loviisan satama				0	721	25 A	Y	—	K	Y	—	—	K
Luikonlahti				0	920	25 A	—	—	Y	—	—	—	K
Luoma	216	216	265	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Lustikulla				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Lusto		124	265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Luumäki				0	780	—	13	—	—	—	—	—	K
Lähdemäki				0	1028	—	—	—	K	—	—	—	—
Länkipohja				0	834	—	—	—	—	—	—	—	—
Maanselkä				0	647	—	—	—	K	—	—	—	—

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laiturin pituus	Pisin laiturin pituus	Laituri- korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laiturin	Kuorma- kenttä	Nosturi	Poltto- aine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perrong- längd	Längsta perrong- längd	Perrong- höjd	Antal spår med perrong	Design train spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido- perrong	End loading platform	Lastning på samma plan	Liftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform [m]	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Maaria				0	776	—	—	—	—	—	—	—	—
Madesjärvi				0	809	25 A	7	—	K	—	—	—	K
Majajärvi				0	740	—	—	—	—	—	—	—	—
Malmi	300	348	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Malminkartano	284	284	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Mankki	126	136	265	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Markkala				0	776	—	—	—	—	—	—	—	—
Martinaakso	236	236	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Masala	216	235	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Matkaneva				0	878	—	—	—	—	—	—	—	—
Mattila				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Meltola				0	287	—	—	—	Y	—	—	—	—
(Metro)				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Metsäkansa				0	300	—	9	—	K	—	—	—	K
Mikkeli	350	452	550	3	709	25 A	44, Y	—	Y	—	—	K	K
Misi		83	265	1	771	63 A	51	K	K	—	—	K	K
Mommila	60	60	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Muhos	151	212	265	2	1051	25 A	25	—	K	—	—	K	—
Mukkula				0	472	—	—	—	K	—	—	—	K
Murtomäki				0	609	—	—	—	K	—	—	—	—
Mustio				0	808	—	—	—	K	—	—	—	K
Mustola				0	0	—	Y	—	Y	—	—	—	—
Mustolan satama				0	500	—	Y	—	Y	—	—	—	K
Muukko				0	817	—	—	—	—	—	—	—	—
Muurame				0	871	—	—	—	K	—	—	—	—

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
 Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Poltto- aine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perrong- längd	Längsta perrong- längd	Perrong- höjd	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido- perrong	End loading platform	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform [m]		Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Muurola	316	317	265	2	760	—	—	—	K	—	—	K	—
Myllykangas				0	867	—	—	—	—	—	—	—	—
Myllykoski	110	110	265	2	753	—	—	—	—	—	—	K	—
Myllymäki	185	219	265	2	859	—	—	—	K	—	—	K	K
Myllyoja				0	415	—	—	—	Y	—	—	—	K
Mynttilä				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Mynämäki		(124)	(265)	(1)	568	—	—	—	K	—	—	—	—
Myrskylä				0	625	—	—	—	K	—	—	—	—
Myrymäki	232	232	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Mäkkylä	270	288	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Mäntsälä	220	220	550	2	1032	—	—	—	—	—	—	—	—
Mänttä				0	680	—	—	—	K	—	—	—	K
Mäntyharju	457	457	550	2	1023	—	159	—	K	—	—	K	K
Mäntyluoto				0	840	—	Y	—	Y	—	—	—	K
Naantali				0	485	—	20	—	Y	Y	—	—	K
Naarajärvi				0	839	—	—	—	K	—	—	—	K
Nakkila				0	766	—	—	—	—	—	—	—	—
Nastola	120	120	550	2	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Niemenpää				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Niinimaa		(85)	(265)	(1)	704	—	—	—	K	—	—	—	—
Niinisalo				0	547	—	21	Y	Y	—	—	—	K
Niirala		(42)	(265)	(1)	991	25 A	Y	—	K	—	—	—	K
Niirala-raja				0	0	—	—	—	—	—	—	—	K
Niittylahti				0	725	—	10	—	K	—	—	—	—
Nikkilä		30	265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perronglängd	Längsta perronglängd	Perronghöjd	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sidoperrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Persontrafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Nivala		97	265	1	725	25 A	—	—	K	—	—	K	K
Nokia		282	265	1	899	—	—	—	—	—	—	K	K
Nummela				0	446	—	—	—	K	—	—	—	K
Nuppulinna	210	240	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Nurmes	73	205	265	2	908	63 A	53	K	K	—	—	K	K
Närpiö				0	122	—	—	—	K	—	—	—	—
Ohenmäki				0	372	—	—	—	—	—	—	—	—
Oitti	102	102	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Olli				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Onttola				0	645	—	—	—	—	—	—	—	K
Orimattila				0	702	—	12	—	K	—	—	—	—
Orivesi	263	304	265	3	796	25 A	46	—	K	—	K	K	K
Otalampi				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Otanmäki				0	449	—	—	—	Y	—	—	—	K
Otava	(152)		(265)	(1)	737	—	—	—	K	—	—	—	K
Otavan satama				0	582	—	—	—	—	—	—	—	—
Oulainen	427	428	265	3	969	25 A	78	—	Y	—	—	K	K
OULU													
Oulu asema	344	458	550/265	3	511	63 A, 1500 V	—	—	—	—	—	K	—
Oulu Nokela				0	920	—	—	—	—	—	—	—	K
Oulu Oritkari				0	603	63 A	200	—	—	—	—	—	K
Oulu tavara				0	818	25 A	—	—	—	—	K	—	K
Oulu Tuira				0	761	—	Y	—	—	—	—	—	K
Paimio				0	793	—	—	—	—	—	—	—	—
Palopuro				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perronglängd	Längsta perronglängd	Perronghöjd	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido- perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Paltamo (Palta Oy)		230	265	1	686	—	—	—	K	—	—	K	K
Pankakoski				0	0	—	—	—	Y	—	—	—	—
Parikkala	210	379	265	3	535	—	—	—	K	—	—	K	—
Parkano	600		550	3	729	25 A	29	—	K	—	—	K	K
Parola	191	600	550	2	974	25 A	9, Y	—	K	—	—	K	K
Pello		196			730	—	31	—	K	—	—	K	K
Peltosalmi		454	265	1	715	25 A	30	—	Y	—	—	K	K
(Perniön villiavarasto)				0	504	—	—	—	K	Y	—	—	K
Peräseinäjoki				0	0	—	—	—	Y	—	—	—	—
Pesiökylä		(80)	(265)	0	801	—	Y	—	K	—	—	—	K
Petäjavesi		142	265	(1)	783	—	—	—	K	—	—	—	—
PIEKSÄMÄKI				1	793	—	—	—	K	—	—	K	K
Pieksämäki asema	332	611	265	4	529	63 A	Y	—	—	—	—	K	—
Pieksämäki lajittelu				0	994	—	—	—	—	—	—	—	K
Pieksämäki tavana				0	786	—	—	—	—	—	K	—	K
Pieksämäki Temu				0	985	25 A	—	—	K	—	—	—	—
Pietarsaari		(70)	(265)	(1)	759	—	—	—	K	—	—	—	K
Pihlajavesi	99	120	550/265	2	600	—	—	—	K	—	—	K	—
Pihlava				0	435	—	—	—	—	—	—	—	—
Pihlupudas		(125)	(265)	(1)	787	25 A	Y	Y	K	—	—	—	K
Pilkkio		(31)	(265)	(1)	321	—	—	—	K	—	—	—	K
Pikkarala				0	779	—	—	—	—	—	—	—	—
Pitäjänmäki				2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Pohjankuru	270	306	550	0	324	—	—	—	K	Y	—	—	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
 Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längd	Längsta perrong-längd	Perrong-höjd	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Pohjois-Haaga	240	240	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Pohjois-Louko				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Poikkeus				0	735	—	—	—	—	—	—	—	—
Poiksilta				0	268	—	—	—	K	—	—	—	K
Pori	251	251	550	2	776	63 A, 1500 V	112	—	Y	30	K	K	K
Porokylä	0	0	0	0	482	—	—	—	K	—	—	—	K
Porvoo		218	265	1	446	—	145	—	K	—	—	K	—
Porvoon keskusta		68	265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Puhos				0	670	25 A	13	—	K	—	—	—	K
Puistola	274	274	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Pukinmäki	273	279	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Pulsa		(68)	(265)	(1)	1872	—	—	—	K	—	—	—	—
Punkaharju		201	265	1	506	25A	—	—	K	—	—	K	K
Purola	270	270	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Pyhäkumpu				0	378	—	9	—	K	—	—	—	K
Pyhäkumpu erk.vh.				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Pyhäsalmi		126	265	1	687	25 A	—	—	K	—	—	K	K
Pännäinen	338	440	265	2	799	25 A	18	—	K	—	—	K	K
Pääskylähti				0	714	—	12	—	K	—	—	—	K
Raatie				0	747	63 A	53	—	K	—	—	—	K
Raippo				0	1890	—	—	—	—	—	—	—	K
Raisio	(120)	(168)	(265)	(3)	563	—	—	—	—	—	—	—	K
Rajamäki				0	290	—	—	—	K	—	—	—	K
Rajaperkiö				0	876	—	—	—	—	—	—	—	—
Rantasalmi		(95)	(265)	(1)	585	25 A	98	—	K	—	—	—	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perronglängd	Längsta perronglängd	Perronghöjd	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Persontrafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Rasinsuo				0	765	—	—	—	—	—	—	—	—
Ratikylä				0	771	—	—	—	K	—	—	—	K
Rauha				0	823	—	—	—	K	—	—	—	K
Rauhalahti				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Rauma				0	957	25 A	80	K	Y	Y	K	—	K
Raunio				0	872	—	—	—	—	—	—	—	—
Rautaruukki				0	884	—	—	—	Y	—	—	—	K
Rautjärvi				0	664	—	—	—	—	—	—	—	—
(Rautpohja)				0	0	—	—	—	Y	—	—	—	—
Rekola	270	270	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Retretti		121	265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Riihimäki													
Riihimäki Arolampi				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Riihimäki asema	425	430	265	5	668	63 A, 1500 V	Y	—	Y	—	K	K	—
Riihimäki lajittelu				0	839	—	—	—	—	—	—	—	K
Riihimäki tavara				0	737	—	Y	Y	K	—	—	—	K
Riippa				0	876	—	—	—	—	—	—	—	—
Ristina				0	885	—	—	—	K	—	—	—	K
Ristijärvi		(80)	(265)	(1)	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Rovaniemi	485	548	550/265	3	802	63 A, 1500 V	33	Y	Y	—	—	K	K
Ruha				0	886	—	—	—	—	—	—	—	—
Runni		36	550	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Ruosniemi		(100)	(265)	(1)	655	—	—	—	—	—	—	—	K
Ruukki	430	448	265	2	786	25 A	7, Y	—	Y	—	—	K	K
Ruusutorppa				0	0	—	—	—	K	—	—	—	—

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
 Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laiturin pituus	Pisin laiturin pituus	Laituri- korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laiturin	Kuorma- kenttä	Nosturi	Poltto- aine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perrong- längd	Längsta perrong- längd	Perrong- höjd	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido- perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Rytylä	171	173	550	2	500	—	7	—	K	—	—	K	K
Röykkä				0	181	—	—	—	—	—	—	—	—
Röyttä				0	733	25 A	—	—	K	—	—	—	K
Saakoski				0	852	—	—	—	K	—	—	—	—
Saari		201	265	1	694	—	—	—	K	—	—	K	K
Saarijärvi		(75)	(265)	(1)	594	25 A	40	K	K	—	—	—	K
Salla				0	531	—	12	—	K	—	—	—	K
Salminen				0	788	—	—	—	K	—	—	—	—
Salmivaara				0	630	—	—	—	K	—	—	—	—
Salo	306	310	550	3	426	—	—	K	K	—	—	K	K
Salpausselkä		194	265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Sammalisto				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Santala		70	550	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Santamäki				0	0	—	—	—	K	—	—	—	—
Saunakallio	180	275	550	4	650	—	—	—	Y	—	—	K	K
Savio	270	270	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Savonlinna	165	165	265	2	618	63 A	Y	—	K	—	K	K	—
Savonlinna-Kauppatori		149	265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
(Savontalo)				0	0	—	—	—	Y	—	—	—	—
SEINÄJOKI													
Seinäjoki asema	335	514	265	4	491	63 A, 1500 V	—	—	—	—	—	K	—
Seinäjoki tavara				0	914	—	Y	—	K	30	K	—	K
Selänpää				0	802	—	—	—	—	—	—	—	—
Siepijärvi				0	756	—	Y	—	Y	—	—	—	K
Sievi		(77)	(265)	(1)	780	—	—	—	K	—	—	—	—

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/ Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laiturin pituus	Pisin laiturin pituus	Laituri- korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laiturin	Kuormaus- kenttä	Nosturi	Poltto- aine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perrong- längd	Längsta perrong- längd	Perrong- höjd	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido- perrong	End loading platform	Lastning på samma plan	Liftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform [m]	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Sikamäki				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Silinjärvi	156	360	265	2	728	25 A	—	—	K	—	—	K	K
Simo		88	265	1	1021	—	46	—	K	—	—	—	—
Simpele	271	301	265	3	844	25 A	17	K	K	—	—	K	K
Sipilä				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Sisättö				0	779	—	—	—	—	—	—	—	—
Siuntio	112	178	550	2	507	—	—	—	—	—	—	K	—
Siuro		(113)	(265)	(1)	746	—	—	—	—	—	—	—	—
Skogby		68	550	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Sköldvik				0	971	25 A	—	—	—	—	—	—	K
Soinlahti				0	888	25 A	—	—	Y	—	—	—	K
Sorsasalo				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Sukeva	100	239	265	2	663	—	—	—	K	—	—	K	K
Suolahti		(150)	(265)	(1)	723	25 A	—	—	K	—	—	—	K
Suonenjoki	250	341	265	3	857	16 A	Y	K	K	—	—	K	K
Suoniemi				0	767	—	—	—	—	—	—	—	—
Syrjä				0	245	—	6	—	K	—	—	—	—
Syrjämäki				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Sysmäjärvi				0	636	—	—	—	K, Y	—	—	—	K
Säkylä				0	587	—	—	—	—	—	—	—	—
Säkäniemi				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Sänkämäki				0	700	—	—	—	K	—	—	—	K
Särkisalmi		(60)	(265)	(1)	555	—	—	—	K	—	—	—	K
Sääksjärvi				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Taavetti	188	196	265	2	812	—	Y	—	K	—	—	K	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laiturin pituus	Pisin laiturin pituus	Laituri- korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laiturin	Kuorma- kenttä	Nosturi	Poltto- aine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perrong- längd	Längsta perrong- längd	Perrong- höjd	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido- perrong	End loading platform	Lastning på samma plan	Liftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform [m]		Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Tahkoluoto				0	500	—	—	—	Y	—	—	—	K
Taipale				0	847	—	—	—	—	—	—	—	—
Talviainen				0	765	25 A	—	—	K	—	—	—	—
Tammisaari		80	550	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
TAMPERE													
Tampere asema	500	500	550	5	536	63 A, 1500 V	—	—	—	—	—	K	—
Tampere Järvensivu				0	0	—	—	—	—	—	—	—	K
Tampere tavara				0	808	63 A	15	—	—	12,5	K	—	K
Tampere Viinikka				0	859	—	179	—	—	50	—	—	K
Tapanila	272	272	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Tapavainola				0	774	—	—	—	—	—	—	—	—
Tavastila		47	265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Tervajoki		171	265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Tervasuo				0	722	—	—	—	—	—	—	K	—
Tervola	231	301	265	2	821	—	11	—	K	—	—	K	—
Teuva				0	477	25 A	—	—	K	—	—	—	K
Tikkala				0	775	—	—	—	K	—	—	—	—
Tikkurila	320	444	550	6	450	—	Y	—	K	—	—	K	K
Tohmajärvi				0	745	—	—	—	K	—	—	—	K
Toijala	450	450	550	4	770	25 A	—	—	K	Y	—	K	K
Toivala				0	786	—	—	—	K	—	—	—	K
Tolsa	109	109	265	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Tommola				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Torkkeli				0	831	—	—	—	—	—	—	—	—
Tornio	(86)	101	265	1	718	63 A	215, Y	K, Y	K	70	—	—	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perronglängd	Längsta perronglängd	Perronghöjd	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido- perrong	End loading platform	Lästning på samma plan	Liftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platform	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform [m]		Loading site Crane	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Tornio-raja				0	0	—	—	—	—	—	—	—	K
Tuomarila	220	222	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Tuomioja		(198)	(265)	(1)	829	25 A	11	—	K	—	—	—	—
Turenki	170	170	550	2	1287	—	—	—	K	—	—	K	K
TURKU													
Kupittaa	420	420	550	2	657	—	—	—	—	—	—	K	—
Turku asema	315	466	550	6	788	63 A, 1500 V	Y	Y	—	—	K	K	K
Turku satama	300	304	550/265	2	431	63 A	—	—	—	—	—	K	—
Turku tavara				0	416	25 A	8	—	—	—	—	—	K
Turku Viheriäinen				0	469	—	—	—	—	—	—	—	K
Tuupovaara				0	599	—	13	—	K	—	—	—	K
Tuuri		66	550	1	335	—	—	—	K	—	—	K	—
Törmä				0	887	—	—	—	—	—	—	—	—
Törölä				0	782	—	—	—	—	—	—	—	—
Töysä		(91)	(265)	(1)	364	—	—	—	K	—	—	—	—
Uimaharju		174	265	1	897	25 A	—	—	K	—	—	K	K
Ulasoori				0	0	—	Y	—	—	—	—	—	—
Urpjala				0	755	—	—	—	K	—	—	K	—
Utajärvi	163	174	265	2	736	—	25	—	K	—	—	K	K
Utti				0	1025	—	100	—	K	—	—	—	K
Uusikaupunki		(66)	(265)	(1)	545	—	24	—	—	—	—	—	K
Uusikylä	(114)	(116)	(550)	(3)	527	—	57	—	K	—	—	—	K
Vaajakoski		(127)	(265)	(1)	626	25 A	13	—	K	—	—	—	K
Vaala	183	236	265	2	1050	25 A	25	—	K	—	—	K	—
Vaarala				0	327	—	—	—	K	—	—	—	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laiturin pituus	Pisin laiturin pituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längd	Längsta perrong-längd	Perrong-höjd	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Liftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Vaasa	287	287	550	2	695	63 A, 1500 V	192, Y	Y	Y	—	—	K	K
Vahojärvi				0	740	—	—	—	—	—	—	—	—
VAINIKKALA													
Vainikkala asema	482	484	550	3	997	—	—	—	—	—	—	K	—
Vainikkala tavara				0	1138	25 A	Y	K	K	30,5	—	—	K
Vainikkala-raja				0	0	—	—	—	—	—	—	K	K
Valimo	270	270	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Valkeakoski		(42)	(265)	(1)	903	—	54	—	K	—	—	—	K
Valkeasu				0	628	—	—	—	—	—	—	—	—
Valtimo	251	251	550	0	819	—	—	—	K	—	—	—	K
Vammala					875	—	128	—	Y	—	—	K	K
Vanattara				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Vantaankoski	276	276	550	2	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Varkaus	180	213	265	2	763	25 A	20, Y	Y	K	—	—	K	K
Vartius				0	1127	—	—	—	Y	—	—	—	K
Vartius-raja				0	0	—	—	—	—	—	—	—	K
Vasikkahaka				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Vaskiluoto				0	497	—	Y	—	K	—	—	—	K
Venetmäki				0	919	—	—	—	K	—	—	—	—
Vesanka				0	394	—	10	—	K	—	—	—	—
Vieikki				0	750	—	—	—	K	—	—	—	—
Vierumäki				0	620	—	92	—	K	—	—	—	K
Vihanti	395	455	265	2	722	25 A	—	—	Y	—	—	K	K
Vihuri	58	103	265	2	603	25 A	29	—	K	—	—	K	K
Viala	170	170	550	2	305	—	—	—	K	—	—	K	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perronglängd	Längsta perronglängd	Perronghöjd	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido- perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Viinijärvi	136	211	265	2	663	25A	—	—	K	—	—	K	—
Vika				0	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Viippula		110	550	1	732	25 A	—	—	K	—	—	K	K
Vinnilä				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Virtakallio				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
Voitti		(149)	(265)	(1)	884	—	—	—	K	—	—	—	—
Vuohijärvi				0	733	—	15	K	—	—	—	—	K
Vuojoki				0	782	—	—	—	—	—	—	—	—
Vuokatti	(111)	(116)	(265)	(2)	674	25 A	—	—	Y	—	—	—	K
Vuonislampi		94	265	1	701	—	—	—	—	—	—	K	—
Vuonos				0	501	—	—	—	Y	—	—	—	K
(Vuorten-Vuori)				0		—	Y	—	Y	—	—	—	—
Yksphlaja				0	859	—	57	—	K	—	—	—	K
Ylistaro	176		265	1	0	—	—	—	—	—	—	K	—
Ylitornio	167		265	1	138	25 A	—	—	—	—	—	K	—
Ylivalli				0	1048	—	—	—	K	—	—	—	—
Ylivieska	315	482	265	3	812	63 A	Y	—	Y	Y	K	K	K
Yläkoski				0	472	—	—	—	K	—	—	—	K
Ylämylly				0	674	—	77	—	K	—	—	—	K
Ylöjärvi				0	735	—	60	—	K	—	—	—	K
Ypykkävaara				0	786	—	—	—	K	—	—	—	K
Äetsä		(157)	(265)	(1)	951	—	—	—	K	—	—	—	K
Ähtäri	85	225	265	2	667	—	—	—	—	—	—	K	—
Ämmänsaari	0	0	0		721	25 A	—	—	—	—	—	—	K
Äänekoski		(73)	(265)	(1)	683	25 A	19	K	K, Y	—	—	—	K

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
 Information om trafikplatserna

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen- ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö- mahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Ahonpää		Aho		Seinäjoki – Oulu	Vantaa	K		
Aviapolis		Avp		Tikkurila – Vantaankoski				
Jäniskorpi		Jnk		Seinäjoki – Oulu				
Kivistö		Ktö		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Kullasvaara		Kuv		Kouvola – Luumäki				
Kuninkaanmäki		Knm	38+500	Kerava – Vuosaari	Vantaa	K		
Leinelä		Lnä		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Lentoasema		Len		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Limninpuro	Flygplatsen	Lmp	864+750	Oulu – Kontiomäki	Vaala	K		
Niinimäki		Nmä		Lahti – Kouvola				
Niska		Nsk	826+880	Oulu – Kontiomäki	Utajärvi	K		
Petas		Pet		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Puikkokoski		Pui	665+680	Kontiomäki – Vartius	Paltamo	K		
Riijärvi		Rjr		Seinäjoki – Oulu				
Ruonneva		Rnv		Seinäjoki – Oulu				
Ruskeasanta	Rödsand	Rs		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Saarela		Srl		Seinäjoki – Oulu				
Salmenmäki		Sal		Seinäjoki – Oulu				
Saunamäki		Smä		Lahti – Kouvola				
Tikkaperä		Tkp		Seinäjoki – Oulu				
Temmesjoki		Tmj		Seinäjoki – Oulu				
Tuomaanvaara		Tva	682+300	Kontiomäki – Vartius	Ristijärvi	K		
Vehkala	Veckal	Veh		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Viinikkala	Viinikby	Vkl		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Villähde		Vlh		Lahti – Kouvola				
Vuosaari	Nordsjö	Vsa	48+750	Kerava – Vuosaari	Helsinki	K	K	K

Nimi	Lyhin laiturin pituus	Pisin laiturin pituus	Laiturin korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoitettava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perronglängd	Längsta perronglängd	Perronghöjd	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Ahonpää													
Aviapolis													
Jäniskorpi													
Kivistö													
Kullasvaara													
Kuninkaankmäki													
Leinelä													
Lentoasema													
Liminpuro													
Niinimäki													
Niska													
Petas													
Puikkokoski													
Riijärvi													
Ruoneva													
Ruskeasantta													
Saarela													
Salmenmäki													
Tikkaperä													
Temmesjoki													
Tuomaanvaara													
Vehkala													
Viinikkala													
Villähde													
Vuosaari													

BILAGA 2. Register över järnvägens trafikplatser/
Information om de planerade trafikplatserna

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Buslovskaja			288+000	Vainikkala raja – Viipuri		K		
Haaparanta	Haparanda	Hpa	888+130	Tornio-raja – Boden	Haparanda	K		
Kivijärvi		Kiv	759+800	Vartius-raja – Kostamus		K		
Svetogorsk			338+200	Imatrankoski-raja – Kamennogorsk (Antrea)		K		
Värtsilä		Vär	553+300	Niirala-raja – Matkaselkä		K		

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaiturin suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längd	Längsta perrong-längd	Perrong-höjd	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång till elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Buslovskaja													
Haaparanta													
Kivijärvi													
Svetogorsk													
Värtsilä													

Bilaga 3

Trafikeringsföreskrifter för passage av Torneå-Haparanda

Förord

Utgåvan är omarbetad jämfört med tidigare utgåva. Signalmedel har såväl slopats som tillkommit och i Finland har en ny Tågsäkerhetsstadga tagits i bruk 5.6.2005.

Området på båda sidor om landsgränsen (mellan signal HP 8/3 och T 832) klassas som en "Gemensam zon" som trafikledningen i Sverige och Finland gemensamt ska reservera innan anordning tillåts.

Utgångspunkten är att endast en anordning får förekomma inom den gemensamma zonen, förutom i samband med oregelmässighet såsom lokskada, olycka o dyl.

Denna föreskrift har utarbetats i samarbete med Banverket Sverige norra banregionen och Banförvaltningscentralen i Finland.

Omfattning

Föreskriften hanterar gränsöverskridande rörelser mellan Torneå-Haparanda och arbeten inom den gemensamma zonen.

Bindande referenser

- **TRI (BVF 900.3)** (Säkerhetsordning/
Trafiksäkerhetsinstruktion)
- **Jt** (Junaturvallisuussäntö/
Tågsäkerhetsstadga)

Definitioner

- **Gemensam zon**
Det område som reserveras gemensamt av svensk och finsk trafikledning, begränsas på svensk sida av mellan-signalen 6/3 och på finsk sida av dvärgsignalen T 832.
- **Gränsöverskridande rörelse**
Rörelse som framförs helt eller delvis inom den gemensamma zonen
- **Anordning**
Med anordning avses arbete, växling eller småfordonsväxling
- **Tillstånd**
Med tillstånd avses de tillstånd som lämnas enligt respektive lands förvaltning i samband med att en anordning får påbörjas/starta.
- **Svensk anordning**
Växlingsrörelse eller arbete som härrör från Sverige
- **Finsk anordning**
Växlingsrörelse eller arbete som härrör från Finland

Allmänt

Föreskriften är upprättad på svenska och finska med likalydande innehåll.

Ingen anordning får förekomma inom den gemensamma zonen utan att svensk och finsk trafikledning har reserverat spåravsnittet.

Endast i undantagsfall, t.ex. vid olycka eller lokskada, tillåts flera anordningar inom den gemensamma zonen. Överenskommelse kan göras om att flera anordningar får förekomma. Detta ska dock göras i god tid i samverkan mellan de båda förvaltningarna.

Gränsöverskridande rörelser Haparanda – Torneå – Haparanda

Allmänt

Gränsöverskridande rörelser sker enligt finsk Jt som "växling", samt enligt svensk TRI (BVF 900.3) som "växling" eller "småfordonsväxling".

Besked och förmedlingar

Finsk personal håller kontakt med finsk trafikledning som förmedlar besked till och från svensk trafikledning.

Svensk personal håller kontakt med svensk trafikledning som förmedlar besked till och från finsk trafikledning.

Haparanda – Torneå

Innan gränsöverskridande svensk växlingsrörelse Haparanda – Torneå får starta skall tillstånd ha erhållits av tågklareraren Haparanda.

Innan gränsöverskridande finsk växlingsrörelse Haparanda – Torneå får starta skall tillstånd ha erhållits av trafikledning Torneå.

Anmälan om avslutad rörelse görs till den trafikledning där tillstånd erhållits.

Torneå – Haparanda

Innan gränsöverskridande finsk växlingsrörelse Torneå – Haparanda får starta skall tillstånd erhållas av trafikledning Torneå.

Innan gränsöverskridande svensk växlingsrörelse Torneå – Haparanda får starta skall tillstånd erhållas av tågklareraren Haparanda.

Anmälan om avslutad rörelse görs till den trafikledning där tillstånd erhållits.

Arbete inom den gemensamma zonen

Allmänt

Finsk personal håller kontakt med finsk trafikledning som förmedlar eventuella besked till och från svensk trafikledning.

Svensk personal håller kontakt med svensk trafikledning som förmedlar eventuella besked till och från finsk trafikledning.

Svensk personal

Arbete som bedrivs av svensk personal inom den gemensamma zonen ska begära tillstånd hos tågklareraren Haparanda.

Innan tillstånd lämnas ska tågklareraren Haparanda reservera den gemensamma zonen hos trafikledning Torneå.

Anmälan om avslutad anordning inom den gemensamma zonen görs hos tågklareraren Haparanda.

Finsk personal

Arbete som bedrivs av finsk personal inom den gemensamma zonen ska begära tillstånd hos trafikledning Torneå.

Innan tillstånd lämnas ska trafikledning Torneå reservera den gemensamma zonen hos tågklareraren Haparanda.

Anmälan om avslutad anordning inom den gemensamma zonen görs hos trafikledning Torneå.

Säkerhetssamtal och dokumentation

Säkerhetssamtal

Säkerhetssamtal mellan svensk och finsk trafikledning kan genomföras på svenska eller finska.

Översättningstabell i bilaga 5 kan användas och exempel på användbara fraser finns i bilaga 6 .

Säkerhetssamtal ska repeteras.

Dokumentation med mera

Alla anordningar som föranleder reservation av den gemensamma zonen skall dokumenteras enligt respektive förvaltnings föreskrifter.

Reservation av gemensam zon

Reservation av gemensam zon görs mellan svensk och finsk trafikledning i samverkan.

Upphävande av reserverad gemensam zon görs av svensk och finsk trafikledning i samverkan.

Största tillåtna hastighet

Största tillåtna hastighet framgår av hastighetstavlor (se bilaga 2).

Olyckshantering

Olycka eller tillbud rapporteras till trafikledningen.

Handsignaler

Svensk växling ska tillämpa handsignaler enligt BVF 900.3. Detta oavsett om rörelsen (handsignaleringen) sker på svensk eller finländsk sida.

Finsk växling använder handsignaler enligt Jt. Detta oavsett om rörelsen (handsignaleringen) sker på finländsk eller svensk sida.

Signalen ”stopp” gäller oavsett om den ges enligt svenska eller finska regler.

Bilaga 1

Signaler och signalmedel

Signaler och signalmedel som anges i denna instruktion tillämpas i enlighet med respektive förvaltnings föreskrifter där inte annat anges.

Riktning Haparanda - Torneå

Från finska spåret, mellansignal (huvudvärghsignal) 1/6 km 1310.845



"Stopp"



"Rörelse tillåten"



"Rörelse tillåten -
Kontrollera hinderfrihet"



"Rörelse tillåten -
kontrollera växlar och hinderfrihet"

Från svenska spåren, mellansignal 5/6 km 1310.697



"Stopp"



"Rörelse tillåten
- kontrollera växlar och hinderfrihet"

Svenska och finska spåren, mellansignal 6/8 km 1311.006



"Stopp"



"Rörelse tillåten"

Gemensamt spår, Torneå T 832, km 886.8



"Stopp"



"Kör varsamt"

Riktning Torneå – Haparanda

I Torneå finns inga optiska signaler för rörelser i riktning mot Sverige.
Mellansignal 6/3, km 1311.012



“Stopp”



“Rörelse tillåten –
kontrollera växlar och hinderfrihet”

Bilaga 2

Hastighetstavlor

Enligt Jt



Största tillåtna hastighet
(exemplet visar max 30 km/h)

Enligt BVF 900.3



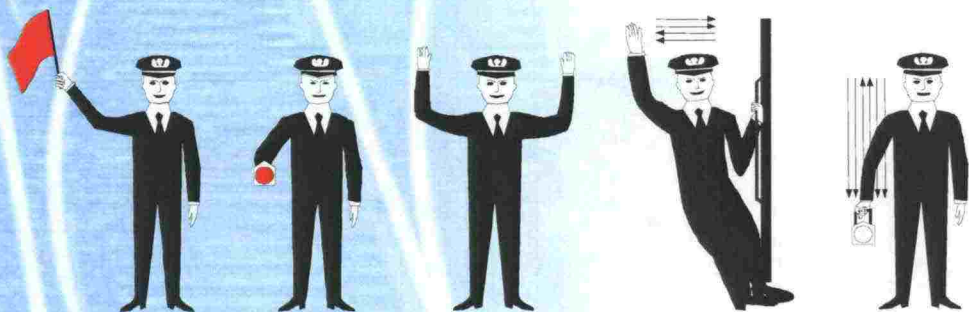
Största tillåtna hastighet
(exemplet visar max 30 km/h)

Bilaga 3
Stoppsignalering
Enligt BVF 900.3

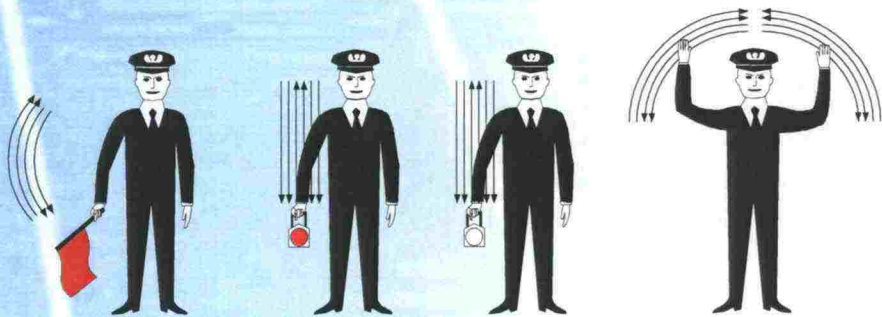


Betydelse: Stopp

Enligt Jt



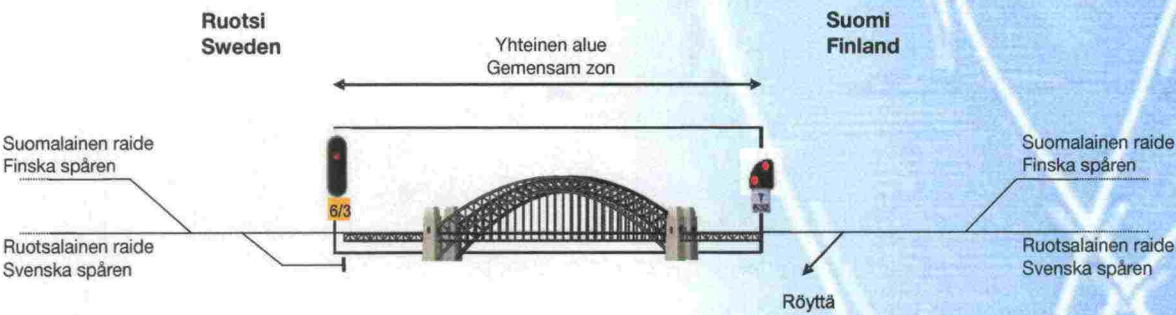
Betydelse: Stopp



Betydelse: Fara (nödstopp)

Bilaga 4

Skiss över området Haparanda – Torneå



Bilaga 5

Översättningstabell:

Svenska	Suomi	English
Växling	Vaihtotyö	Shunting work
Arbete	Ratatyö	Work
Reserverad zon	Varaus	Reserved/Occupied
Upphävande	Peruuttaminen	Clearance of occupancy
Tågklarerare	Junasuorittaja	Dispatcher
Trafikledning	Liikenteenohjaus	Traffic control
Station	Asema	Station
Fara	Vaara	Danger
Stoppsignal	Seis-opaste	Stop aspect
Passage av en signal	Opastimen ohittaminen	Passing of signal
Signal	Opastin/Opaste	Signal/Signal aspect
Repetera	Toistaa	Repeat
Rätt uppfattat	Oikein ymmärretty	Correctly read

Bilaga 6

Exempel på fraseologi:

Begäran om reserverad zon på grund av växlingsrörelse

Sve: Tågklararen _____, reserverad zon Haparanda – Torneå, växling.

Fin: Liikenteenohjaus _____, varaus Haaparanta – Tornio välille, vaihtotyö.

Eng: Traffic control _____, reservation Haaparanta–Tornio, shunting.

Begäran om reserverad zon på grund av arbete

Sve: Tågklararen _____, reserverad zon Haparanda – Torneå, arbete.

Fin: Liikenteenohjaus _____, varaus välille Haaparanta – Tornio, työ.

Eng: Traffic control _____, reservation Haaparanta–Tornio, work.

Upphävande av reserverad zon

Sve: Tågklararen _____, upphävande reserverad zon _____ - _____

Fin: Liikenteenohjaus _____, varauksen peruuttaminen välille _____ - _____

Eng: Traffic control _____, clearance of occupied zone _____ - _____

Reservering av zon på grund av fara

Sve: Tågklararen _____, Fara Haparanda – Torneå.

Fin: Liikenteenohjaus _____, vaara Haaparanta – Tornio,

Eng: Traffic control _____, danger Haaparanta–Tornio.

Tillstånd att passera en signal i stopp, Haparanda

Sve: Tågklararen Haparanda, medgivande att passera signal (ett-sex) och/eller (åtta-tre) och/eller (sex-åtta)

Fin: Liikenteenohjaus Haaparanta, lupa ohittaa opastin (yksi-kuusi) ja/ tai (kahdeksan-kolme) ja/ tai (kuusi-kahdeksan)

Eng: Traffic control Haaparanta, permission to pass signal (one-six) and/or (eight-three) and/or (six-eight)

Tillstånd att passera en signal i stopp, Torneå

Sve: Tågklararen Torneå, växling, medgivande att passera signal (T åtta-tre-två)

Fin: Liikenteenohjaus Tornio, vaihtotyö, lupa ohittaa opastin (T kahdeksan-kolme-kaksi)

Eng: Traffic control Tornio, shunting, permission to pass signal (T eight-three-two)

Rätt uppfattat

Sve: Rätt uppfattat

Fin: Oikein ymmärretty

Eng: Correctly read

Repetera

Sve: Repetera

Fin: Toista

Eng: Repeat

Bilaga 4

Lastprofil

Med lastprofil (KU) avses det område inom vilket lasten i en öppen vagn måste hållas då vagnen befinner sig i mittläge på ett rakt, jämnt spår.

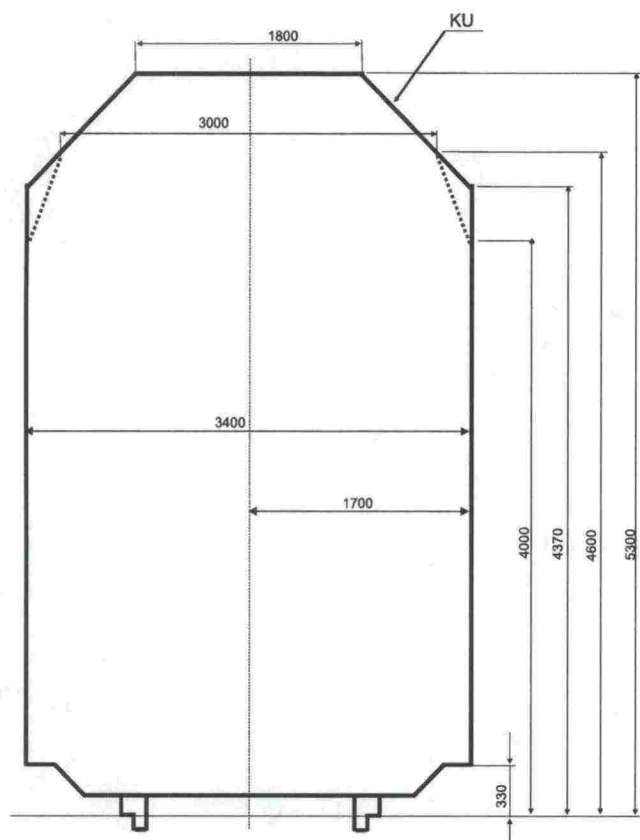


Bild 1. Lastprofilens huvudmått.

Tillämpning av lastprofilen

Lastprofilen gäller över hela bannätet med undantag av fall som presenteras senare.

Lastprofilen kan tillämpas på vagnar som har ett axel- eller boggieavstånd på högst 17,5 m och vilkas lastareal utanför axel- eller boggieavståndet är högst 0,2 gånger vagnens axel- eller boggieavstånd. I övriga fall skall lastningen kontrolleras separat.

Om lasten under transporten kan förflytta sig över lastprofilen i sidled, skall lastens bredd minskas i motsvarande mån. Om lastens rörelse gör att lasten på sina ställen höjs över lastprofilen, skall lastens höjd minskas i motsvarande mån.

I sådana fall då lasten når lägre än vagnens golv tillämpas bestämmelserna om fordonsprofil för rullande materiel (LKU), eller så betraktas transporten som specialtransport.

Begränsningar avseende lastprofilen

De broar som begränsar lastprofilen (KU) finns på banavsnittet Helsingfors station – Böle station – Ilmala bangård. Lastprofilen som gäller på broarna har märkts ut med en streckad linje (-----) i lastprofilsskissen (bild 1).

På flera industrispår och andra spåranläggningar gäller begränsningar för lastprofilen som bör beaktas i samband med lokal trafikering.

Transporter som överstiger lastprofilen

Lastbilar, deras släpvagnar och containrar som överstiger lastprofilen kan transporteras på separat anvisade banavsnitt på de villkor som ställs i transporttillståndet.

Övriga transporter som överstiger lastprofilen betraktas som specialtransporter.

Bilaga 5

Normalsektionen för fria rummet

Formen och måttet för normalsektionen för det fria rummet (ATU) på ett rakt spår, på en linje och en bangård framgår av bild 1. Det rum där kontaktledningskonstruktionen skall inmonteras och strömbygeln skall gå igenom på elektrifierade spår visas av den brutna linjen D-E-F-G-H-L. I punkt 2 "Bangometri" i publikationen "Bantekniska föreskrifter och anvisningar" (RAMO) beskrivs utvidgningarna av normalsektionen för det fria rummet i kurvor, begränsningarna och andra noggrannare instruktioner.

Den egentliga genomfartssektionen

Den ATU som beskrivs på föregående sida skall tillämpas då nya konstruktioner och anordningar byggs och monteras i närheten av spår. Med tanke på specialtransporter utgör ATU, eller undantagen från den, den s.k. verkliga disponibla normalsektionen för det fria rummet, dvs. genomfartssektionen. Uppgifterna om genomfartssektionen sammanfattas banavsnittsvis och de kontrolleras kontinuerligt av banhållaren.

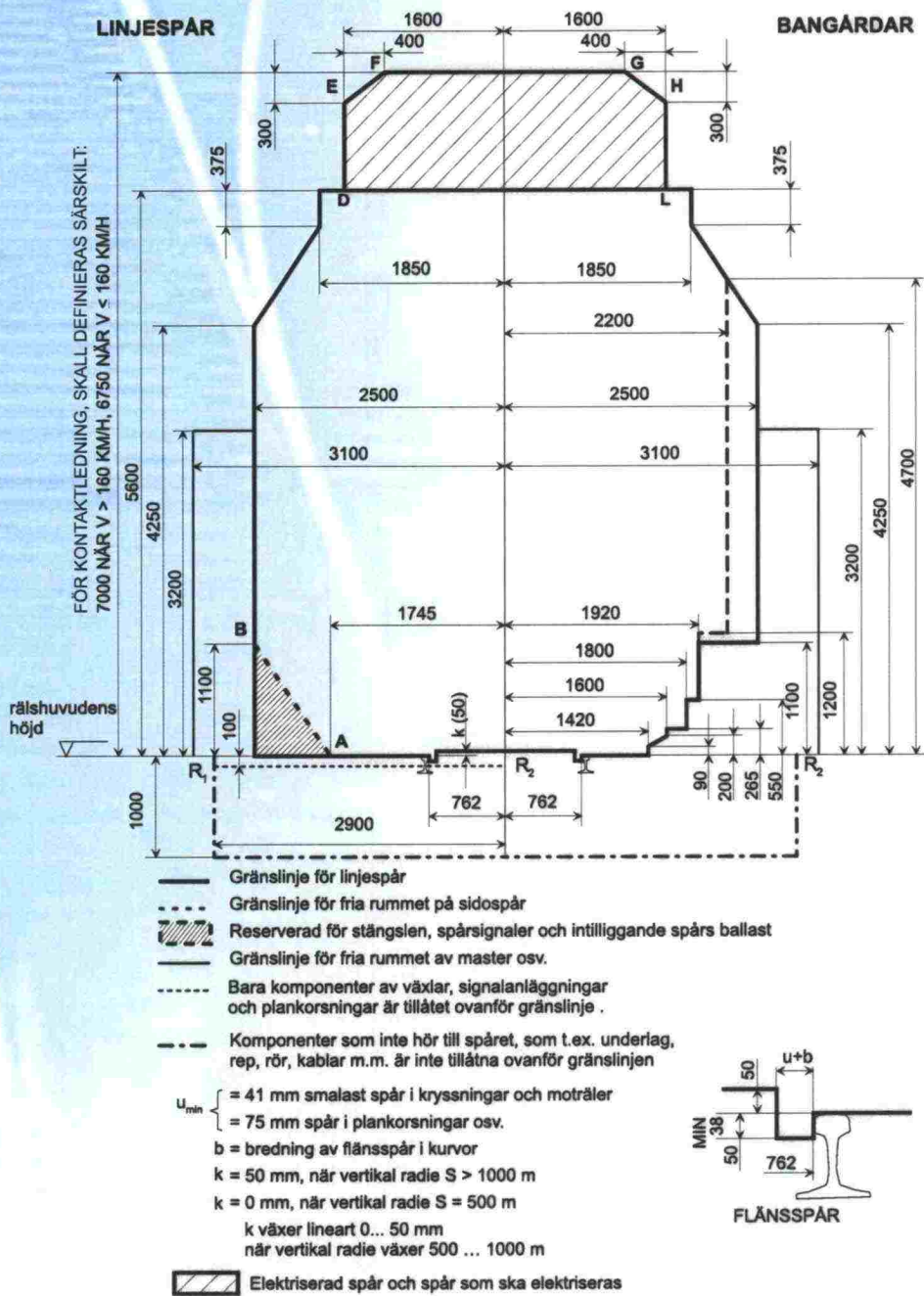


Bild 1. Huvudmått för normalsektionen för det fria rummet

Bilaga 6

Banornas banklasser och tillåtna hastigheter för olika axeltryck

De banor som inte omnämns i tabell 2 är bibanor. Bibanornas banklasser framgår av tabell 3.

Indelning av banorna i banklasser

Banorna indelas i banklasser beroende på överbyggnaden enligt följande:

Tabell 1. Indelning av banorna i banklasser.

Banklass		Överbyggnad		
RHK	UIC	Räler	Sliprar	Ballast
A	C4	K30, K33	trä	ballastgrus eller motsvarande
B ₁	D4	K43, 54 E1, K60, 60 E1	trä	ballastgrus eller motsvarande
B ₂	D4	K43, K60	trä, betong	makadamballast
C ₁	D4 /E4	54 E1	trä, betong, byggd före 1987	makadamballast
C ₂	D4/E4	54 E1	Betong, byggd 1987 och därefter	makadamballast
D	D4/E4	60 E1	betong	makadamballast

Banklassens gräns går vid mittpunkten av trafikplatsens stationsbyggnad om inget annat angivits med kilometermärken.

Banavsnittens banklasser redovisas även i bild 1.

Underhållsansvar

Den underhållsskyldige har, beroende på skicket av banans överbyggnad, rätt att utfärda bestämmelser som begränsar det högsta tillåtna axeltrycket och hastigheten.

Tabell 2. Huvudbanornas banklasser och de tillåtna hastigheterna för olika axeltryck

Bandel	Banklass		Persontåg		Godståg			
	RHK	UIC	loktåg	motor cars	16t	20t	22.5t	25t
Helsinki – Tampere								
Helsinki – Pasila	C ₁	D4	80	80	80	80	80	—
Pasila – Tikkurila läntisin raide	D	E4	160	160	120	120	100	100
Pasila – Tikkurila läntinen keskiraide	D	E4	160	160	120	120	100	100
Tikkurila – Kerava läntisin raide	D	E4	160	200	120	120	100	100
Tikkurila – Kerava läntinen keskiraide	D	E4	160	200	120	120	100	100
Pasila – Kerava itäinen keskiraide	D	E4	120	120	120	120	100	100
Pasila – Kerava itäisin raide	D	E4	120	120	120	120	100	100
Kerava – Tampere	D	E4	200	200	120	120	100	100
Toijala – Valkeakoski	C ₁	D4	50	50	50	50	50	—
Kerava – Sköldvik								
Kerava – ohitusraide vaihde	C ₂	D4	30	30	30	30	30	—
Kytömaa vaihde – Sköldvik	D	D4	80	80	80	80	80	—
Kerava – Lahti								
Kerava – Hakosilta	D	E4	200	220	120	120	100	100
Hakosilta – Lahti	D	E4	160	160	120	120	100	80
Helsinki – Turku satama								
Helsinki – Leppävaara	D	D4	120	120	120	120	100	—
Leppävaara – Kirkkonummi	C ₂	D4	120	120	120	120	100	—
Kirkkonummi – Karjaa	C ₁	D4	160	180	120	120	100	—
Karjaa – Pohjankuru	D	D4	160	200	120	120	100	—
Pohjankuru – km 103,6	C ₁	D4	160	180	120	120	100	—
km 103,6 – km 158,0	C ₂	D4	160	200	120	120	100	—
km 158,0 – Turku	C ₁	D4	160	180	120	120	100	—
Turku – Turku satama	C ₁	D4	40	40	40	40	40	—
Huopalahti – Vantaankoski	C ₁	D4	120	120	120	120	100	—
Turku – Uusikaupunki/Naantali								
Turku – Raisio (km 207,4)	C ₁	D4	60	60	60	60	60	—
Raisio (km 207,4) – Uusikaupunki (km 265,1)	B ₁	D4	60	60	60	60	50	—
Uusikaupunki (km 265,1) – km 266,4	C ₁	D4	30	30	30	30	30	—
Raisio – Naantali	B ₁	D4	60	60	60	60	50	—
Hyvinkää – Hanko								
Hyvinkää – km 133,1	C ₁	D4	80	80	80	80	80	—
km 133,1 – Kirkniemi	D	D4	80	80	80	80	80	—
Kirkniemi – km 152,2	D	E4	80	80	80	80	80	80
km 152,2 – Karjaa	C ₁	E4	80	80	80	80	80	60
Karjaa – km 205,7	D	E4	120	120	120	120	100	100
km 205,7 – Hanko	C ₁	E4	60	60	60	60	60	60
Toijala – Turku								
Toijala – km 256,7	D	D4	140	140	120	120	100	—
km 256,7 – Turku	D	D4	120	120	120	120	100	—
Lielähti – Mäntyluoto/Rauma								
Lielähti – Kokemäki	C ₁	D4	140	140	120	120	100	—
Kokemäki – Harjavalta	D	D4	140	140	120	120	100	—
Harjavalta – Pori	D	E4	140	140	120	120	100	100
Pori – Mäntyluoto	C ₁	E4	70	70	70	70	70	50
Kokemäki – Rauma	D	D4	100	100	100	100	100	—
Tampere – Seinäjoki								
Tampere – Lielähti	D	D4	120	120	120	120	100	—
Lielähti – Seinäjoki	D	D4	160	160	120	120	100	—
Parkano – Niinisalo	A	C4	30	30	30	30	—	—
Parkano – Kihniö	A	C4	30	30	30	30	—	—
Tampere – Pieksämäki								
Tampere – Orivesi	C ₂	D4	140	140	120	120	100	—
Orivesi – Jämsänkoski	D	D4	120	140	120	120	100	—
Jämsänkoski–Saakoski	D	D4	160	160	120	120	100	—
Saakoski – Jyväskylä	C ₁	D4	160	160	120	120	100	—
Jyväskylä – Pieksämäki	C ₁	D4	140	140	120	120	100	—

Bandel	Banklass		Persontåg		Godståg			
	RHK	UIC	loktåg	motor cars	16t	20t	22.5t	25t
Orivesi – Seinäjoki								
Orivesi – Haapamäki	B ₁	D4	100	100	100	70	50	—
Haapamäki – km 301,4	B ₁	D4	100	100	100	60	50	—
km 301,4 – Pihlajavesi	B ₂	D4	100	100	100	90	80	—
Pihlajavesi – Seinäjoki	B ₁	D4	100	100	100	60	50	—
Seinäjoki – Kaskinen	B ₁ 1)	D4	80	80	80	60	50	—
Seinäjoki – Vaasa	C ₂	D4	120	120	120	120	100	—
Seinäjoki – Tornio-raja								
Seinäjoki – km 481,6	D	D4	140	140	120	120	100	—
km 481,6 – Karhukangas	C ₂	D4	140	140	120	120	100	—
Karhukangas – Oulu	D	D4	140	140	120	120	100	—
Oulu – Kemi	C ₂	D4	140	140	120	120	100	—
Kemi – Tornio	C ₂	D4	120	120	120	120	100	—
Tornio – Tornio-raja	C ₁	D4	40	40	40	40	40	—
Pännäinen – Pietarsaari	C ₁	D4	60	60	60	60	50	—
Tuomioja – Raahe	C ₂	D4	80	80	80	80	80	—
Tornio – Röyttä	B ₁	D4	50	50	50	50	50	—
Tornio – Kolari								
Tornio – km 914	C ₂	D4	100	100	100	100	100	—
km 914 – km 1011,6	B ₂	D4	100	100	100	90	80	—
km 1011,6 – Kolari	C ₁	D4	100	100	100	100	100	—
Laurila – Kelloseleä								
Laurila – Koivu	D	D4	140	140	120	120	100	—
Koivu – Rovaniemi	D	D4	120	120	120	120	100	—
Rovaniemi – Misi	C ₂	D4	100	100	100	100	100	—
Misi – Kemijärvi	C ₁	D4	100	100	100	100	100	—
Kemijärvi – Isokylä	C ₁	D4	50	50	50	50	50	—
Isokylä – Kelloseleä	A	C4	50	50	50	40	—	—
Riihimäki – Kouvola								
Riihimäki – Hakosilta	D	D4	140	140	120	120	100	—
Lahti – Kouvola	D	D4	140	140	120	120	100	—
Lahti – Heinola	B ₁	D4	60	60	60	60	50	—
Lahti – Loviisan satama	B ₁	D4	60	60	60	60	50	—
Kouvola – Kontiomäki								
Kouvola – Pieksämäki	D	D4	140	140	120	120	100	—
Pieksämäki – Iisalmi	C ₂	D4	140	140	120	120	100	—
Iisalmi – Murtomäki	C ₂	D4	140	140	120	120	100	—
Murtomäki – Kontiomäki	C ₁	D4	140	140	120	120	100	—
Kouvola – Kuusankoski	C ₁	D4	50	50	50	50	50	—
Murtomäki – Otanmäki	A	C4	50	50	50	40	—	—
Iisalmi – Ylivieska								
Iisalmi – km 555,8	C ₁	D4	120	120	120	120	100	—
km 555,8 – km 613,1	D	D4	120	120	120	120	100	—
km 613,1 – Ylivieska	C ₂	D4	120	120	120	120	100	—
Kontiomäki – Vartius								
Kontiomäki – Vartius	C ₁	D4	80	80	80	80	80	—
Kontiomäki – Pesiökylä	A	C4	50	50	50	40	—	—
Pesiökylä – Ämmänsaari	A	C4	50	50	50	40	—	—
Siilinjärvi – Viinijärvi	C ₂	D4	100	100	100	100	100	—
Haapamäki – Jyväskylä								
Haapamäki – Jyväskylä	B ₁	D4	100	100	100	70	50	—
Jyväskylä – Haapajärvi								
Jyväskylä – Äänekoski	C ₁	D4	100	100	100	100	100	—
Äänekoski – Haapajärvi	A	C4	60	60	50	40	—	—

Bandel	Banklass		Persontåg		Godståg			
	RHK	UIC	loktåg	motor cars	16t	20t	22.5t	25t
Kouvola – Kotka/Hamina								
Kouvola – Juurikorpi länt. raide	D	D4	120	120	120	120	100	—
Kouvola – Inkeroinen it. raide	C ₁	D4	120	120	120	120	100	—
Inkeroinen – Juurikorpi it. raide	D	D4	120	120	120	120	100	—
Juurikorpi – Kotka	D	D4	120	120	120	120	100	—
Juurikorpi – Hamina	C ₁	D4	100	100	100	100	100	—
Kouvola – Imatra / Vainikkala								
Kouvola – Luumäki eteläinen raide	D	D4	140	140	120	120	100	—
Kouvola – Kaipainen pohjoinen raide	D	D4	140	140	120	120	100	—
Kaipainen – Luumäki pohjoinen raide	C ₁	D4	140	140	120	120	100	—
Luumäki – Imatra	D	D4	140	140	120	120	100	—
Luumäki – Vainikkala	D	D4	120	120	120	120	100	—
Joensuu – Ilomantsi								
	A	C4	50	50	50	40	—	—
Pieksämäki – Joensuu								
Pieksämäki – Varkaus	C ₁	D4	120	120	120	120	100	—
Varkaus – Joensuu	C ₂	D4	120	120	120	120	100	—
Parikkala – Huutokoski								
Parikkala – Savonlinna	B ₂ 1)	D4	110	110	110	90	80	—
Savonlinna – Huutokoski	A	C4	50	50	50	40	—	—
Imatra – Joensuu								
Imatra – km 395,5	D	D4	140	140	120	120	100	—
km 395,5 – Säkäniemi	C ₂	D4	140	140	120	120	100	—
Säkäniemi – Tikkala	D	D4	140	140	120	120	100	—
Tikkala – Hammaslahti	C ₁	D4	140	140	120	120	100	—
Hammaslahti – Joensuu	D	D4	140	140	120	120	100	—
Imatra – Imatrankoski raja	D	D4	60	60	60	60	60	—
Säkäniemi – Niirala raja	D	D4	100	100	100	100	100	—
Joensuu – Kontiomäki								
Joensuu – Uimaharju	C ₂	D4	120	120	120	120	100	—
Uimaharju – Lieksa	C ₂	D4	100	100	100	100	100	—
Lieksa – Porokylä	B ₂	D4	110	110	110	90	80	—
Porokylä – Vuokatti	A	C4	50	50	50	40	—	—
Vuokatti – Kontiomäki	B ₁	D4	100	100	100	60	50	—
Vuokatti – Lahnaslampi	B ₂	D4	50	50	50	50	50	—
Oulu – Kontiomäki								
	C ₁	D4	140	140	120	120	100	—

1) Begränsingar till följd av broar, se Bilaga 10

Bibanor och sidospår

- Den högsta tillåtna hastigheten på bibanor och sidospår är 35 km/h om inget annat särskilt bestämts.
- Den högsta tillåtna hastigheten för sidospår som hör till banklass A är 20 km/h.
- De högsta tillåtna hastigheterna för olika axeltryck på följande bibanor framgår av tabell 3.

Tabell 3. Högsta tillåtna hastigheterna på sidospår för olika axeltryck.

Bandel	Banklass		Persontåg	Godståg			
	RHK	UIC		16t	20t	22,5t	25t
Mäntyluoeto – Tahkoluoto	B ₂	D4	50	50	50	50	—
Vilppula – Mänttä	B ₁	D4	50	50	50	50	—
Lappeenranta – Mustolan satama	C ₁	D4	50	50	50	50	—
Sysmäjärvi – Vuonos	B ₂	D4	35	35	35	35	—
Mynttilä – Ristiina	A	C4	50	50	35	20	—
Kiukainen – Säkylä	A	C4	30	30	20	—	—
Jämsä – Kaipola	B ₁	D4	50	50	50	50	—
Paimenportti – Kotka Mussalo	C ₁	D4	50	50	50	50	—
Kirkniemen tehdasrata	B ₁	E4	30	30	30	30	30
Helsinki asema – Länsisatama	B ₁	D4	35	35	35	35	—
Olli – Porvoo	A	A	50	35	—	—	—
Lohja – Lohjanjärvi	B ₁	D4	35	35	35	35	—
Pasila alapiha – Sörnäinen	B ₁	D4	35	35	35	35	—
Uusikaupunki (km 266,4) – Hangonsaari	B ₁	D4	30	30	30	30	—
Pori – Ruosniemi	B ₁	D4	20	20	20	20	—
Lahti – Salpausselkä	A	C4	20	20	20	20	—
Joutjärvi – Mukkula	B ₁	D4	35	35	35	35	—
Kotka asema – Kotkan satama	B ₁	D4	30	30	30	30	—
Otava – Otavan satama	B ₁	D4	35	35	35	35	—
Varkaus – Kommila	B ₂	D4	50	50	50	50	—
Lieksa – Pankakoski	A	C4	30	30	30	20	—
Suonenjoki – Iisvesi	B ₁	D4	35	35	35	35	—
Vaasa – Vaskiluoto	A	C4	30	30	30	20	—
Pyhäkumpu erk.vh – Pyhäkumpu	B ₁	D4	35	35	35	35	—
Pietarsaari – Alholma	B ₁	D4	35	35	35	35	—
Kokkola – Ykspihlaja	C ₁	D4	35	35	35	35	—
Raahe – Rautaruukki	C ₂	D4	35	35	35	35	—
Kemi – Ajos	B ₁	D4	50	50	50	50	—
Turku tavana – Turku Viheriäinen	B ₁	D4	35	35	35	35	—

Övertunga transporter

- 1) En vagn vars axeltryck överskrider det största axeltrycket som angivits för de olika banklasserna är övertung för ifrågavarande banklass.
- 2) Den last som anges i lasttabellen får inte överskridas avsiktligt. Vid konstaterad överlast skall tågets hastighet sänkas enligt punkt 3. Om lasten överskrider den tillåtna vikten med mer än 5 % (över 2 % med axeltryck 25 t), skall överlasten lossas vid första möjliga station.
- 3) Då det största tillåtna axeltrycket för vagnen är 22,5 ton får överlastade vagnar transporteras högst med följande hastigheter:

Banklass	Axeltryck, max. [t]	Hastighet [km/h]
A	—	—
B ₁	23,5	35
B ₂	23,5	50
C ₁ , C ₂ , D	23,5	80

Transporterna skall dessutom ske i enlighet med de bestämmelser som gäller specialtransporter. Vagnarnas skick skall kontrolleras före transporten speciellt med avseende på hjul-satserna.

- 4) På somliga banor i klass A är det tillåtet att transportera övertunga vagnar i regelbunden trafik. Det axeltryck som meddelas här får inte överskridas, utan överlasten skall lossas vid den station där den konstaterats. Den högsta tillåtna hastigheten på spåret är 40 km/h och 20 km/h i K30-växlar. Banavsnitten och deras största tillåtna axeltryck är följande:

Banavsnitt	Största tillåtna axeltryck [t]
Parkano – Niinisalo	20
Parkano – Kihniö	20
Isokylä – Kelloselkä	20
Äänekoski – Haapajärvi	20
Murtomäki – Otanmäki	20
Kontiomäki – Ämmänsaari	20
Savonlinna – Huutokoski	20
Joensuu – Ilomantsi	20
Porokylä – Vuokatti	20

- 5) På bibanor i klass A får övertunga vagnar transporteras enligt följande:
- axeltryck max. 20 t, hastighet 35 km/h
 - axeltryck över 20 t, max. 22,5 t, hastighet 20 km/h
- Trafikering med vagnar med ett axeltryck som överstiger 22,5 t är förbjuden på bibanor i klass A.
- 6) På sidospår som hör till klass A får övertunga vagnar transporteras enligt följande:
- axeltryck max. 22,5 t, hastighet 20 km/h
- Trafikering med vagnar med ett axeltryck som överstiger 22,5 t är förbjuden på sidospår i klass A.

- 7) På huvudbanor i klass A är det tillåtet att tillfälligt transportera övertunga vagnar enligt följande:
- axeltryck max. 22,5 t, hastighet 20 km/h
- Övertunga vagnar får transporteras tillfälligt vid behov. Tillfälliga övertunga transporter skall anmälas till banunderrhållaren så att skicket av banans överbyggnad kan kontrolleras.
- 8) Vagnar med ett axeltryck på 24,5 t som tillverkats enligt rysk standard får transporteras på särskilt bestämda banavsnitt som specialtransporter enligt de villkor som ställs i transporttillståndet. Trafikering på bibanor och sidospår i klass A är förbjuden.
- 9) Trafikbegränsningar på broar, se Bilaga 10 i nätbeskrivningen.
- 10) Andra övertunga transporter än de som nämnts i punkterna (3), (4) och (5) och som inte har beviljats ett bestående transporttillstånd behandlas som specialtransporter.

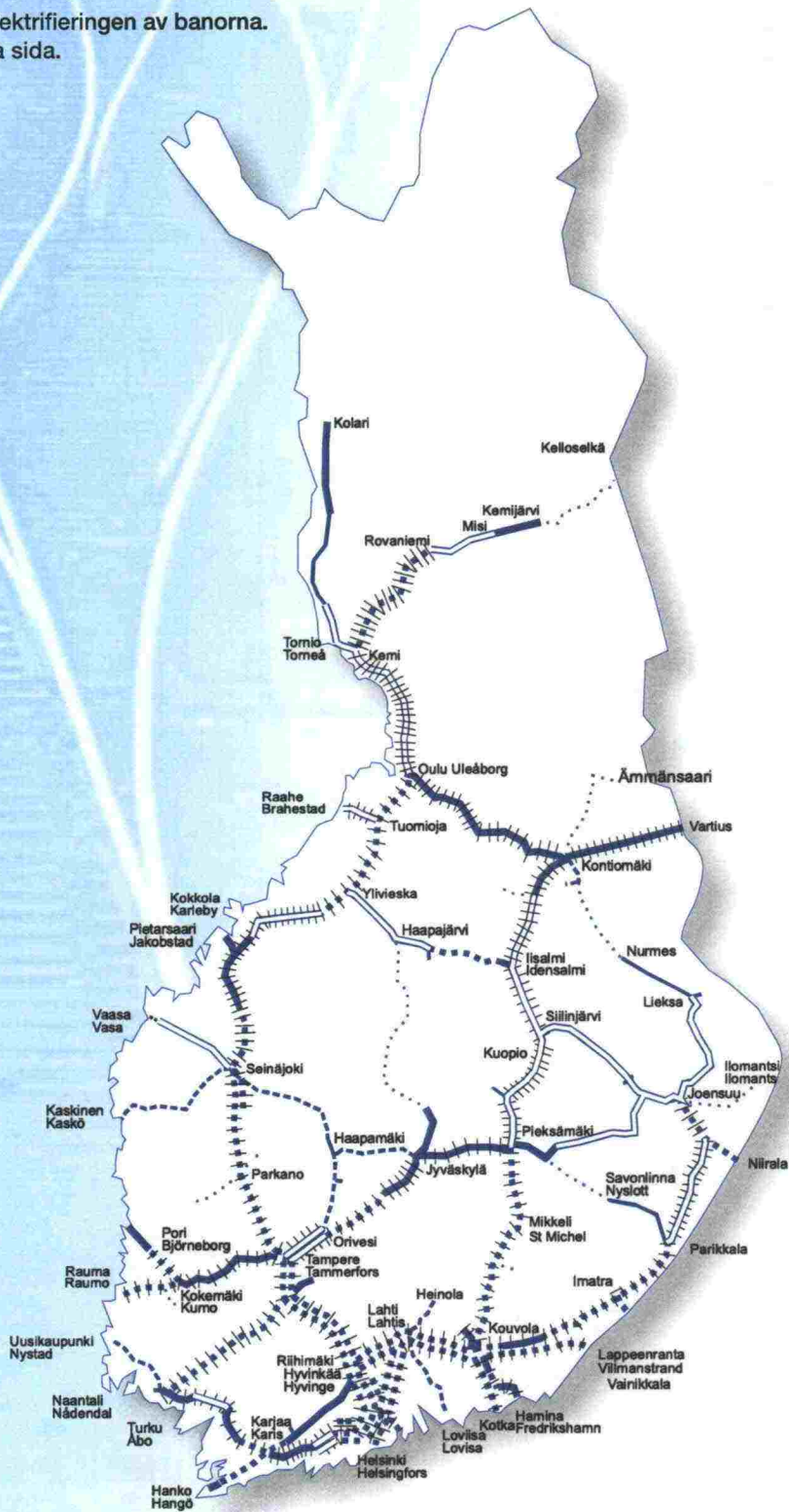
Högsta tillåtna hastighet i växlar och spårkorsningar

Tabell 4. Högsta tillåtna hastighet i växlar och spårkorsningar

	Banklass					
	A	B1	B2	C1	C2	D
Rakt spår						
Enkla växlar, 60 E 1 korta	70	100	110	180	200	200
Enkla växlar, 60 E 1 långa	—	100	110	180	200	220
Enkla växlar, 54 E 1 långa	70	100	110	140	140	140
Enkla växlar, övriga	70	100	110	160	160	160
Dubbelväxlar	70	100	110	120	120	120
Korsningsväxlar	35	90	90	90	90	90
Spårkorsningar	35 ¹⁾	90 ¹⁾	90 ¹⁾	90 ¹⁾	90 ¹⁾	90 ¹⁾
Avvikande spår						
Korta växlar R = 165 m	20 ¹⁾	20 ¹⁾	20 ¹⁾	20 ¹⁾	20 ¹⁾	20 ¹⁾
Korta växlar	35	35	35	35	35	35
Korta växlar, axeltryck 25 t	—	10	20	20	20	35
Långa växlar						
R = 530 m	70	70	70	—	—	—
R = 900 m	—	80	80	80	80	80
R = 1600 m	—	—	—	110	110	110
R = 2500 m	—	—	—	140	140	140
R = 3000 m	—	—	—	160	160	160
Växel utan säkerhetsskydd						
Rakt spår	50	50	50	50	50	50
Avvikande spår	35	35	35	35	35	35
Uppkörbar växel	30 ¹⁾	30 ¹⁾	30 ¹⁾	30 ¹⁾	30 ¹⁾	30 ¹⁾

¹⁾ Har utmärkts med hastighetsmärken

Bild 1. Banklasserna och elektrifieringen av banorna.
Teckenförklaringar på nästa sida.



Banklass	Överbyggnad				
	Ikke elektrifierad	Elektrifierad	Räler	sliprar	Ballast
A	---	----	K30, K33	trä	ballastgrus eller motsvarande
B ₁	-----	K43, 54 E 1, K60, 60 E1	trä	ballastgrus eller motsvarande
B ₂	=====	=====	K43, K60	trä, betong	makadamballast
C ₁	=====	=====	54 E1	trä, betong byggda före 1987	makadamballast
C ₂	=====	=====	54 E1	betong, byggda 1987 och därefter	makadamballast
D	=====	=====	60 E1	betong	makadamballast

Banklassernas gräns går vid mittpunkten av trafikplatsens stationsbyggnad om inget annat angivits med kilometermärken.

Bilaga 7

Säkerhetssystemen

De säkerhetssystem som används på banavsnitten framgår av bilderna i denna bilaga. De banavsnitt där man inte tillämpar något av de säkerhetssystem som bilderna visar styrs manuellt av tågklarerana.

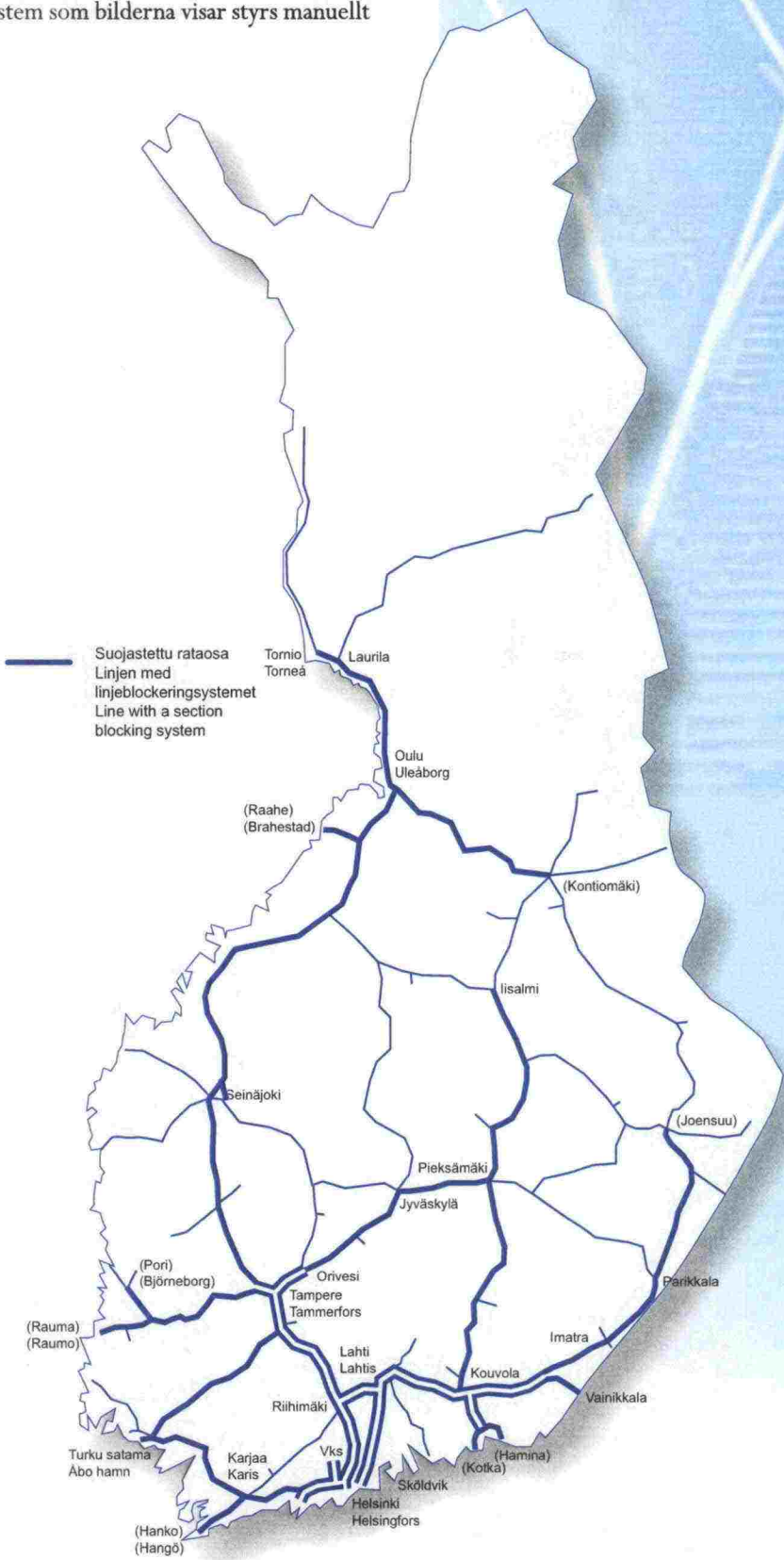


Bild 1. Linjeblockerade banavsnitt



Bild 2. Fjärrstyrda banavsnitt.

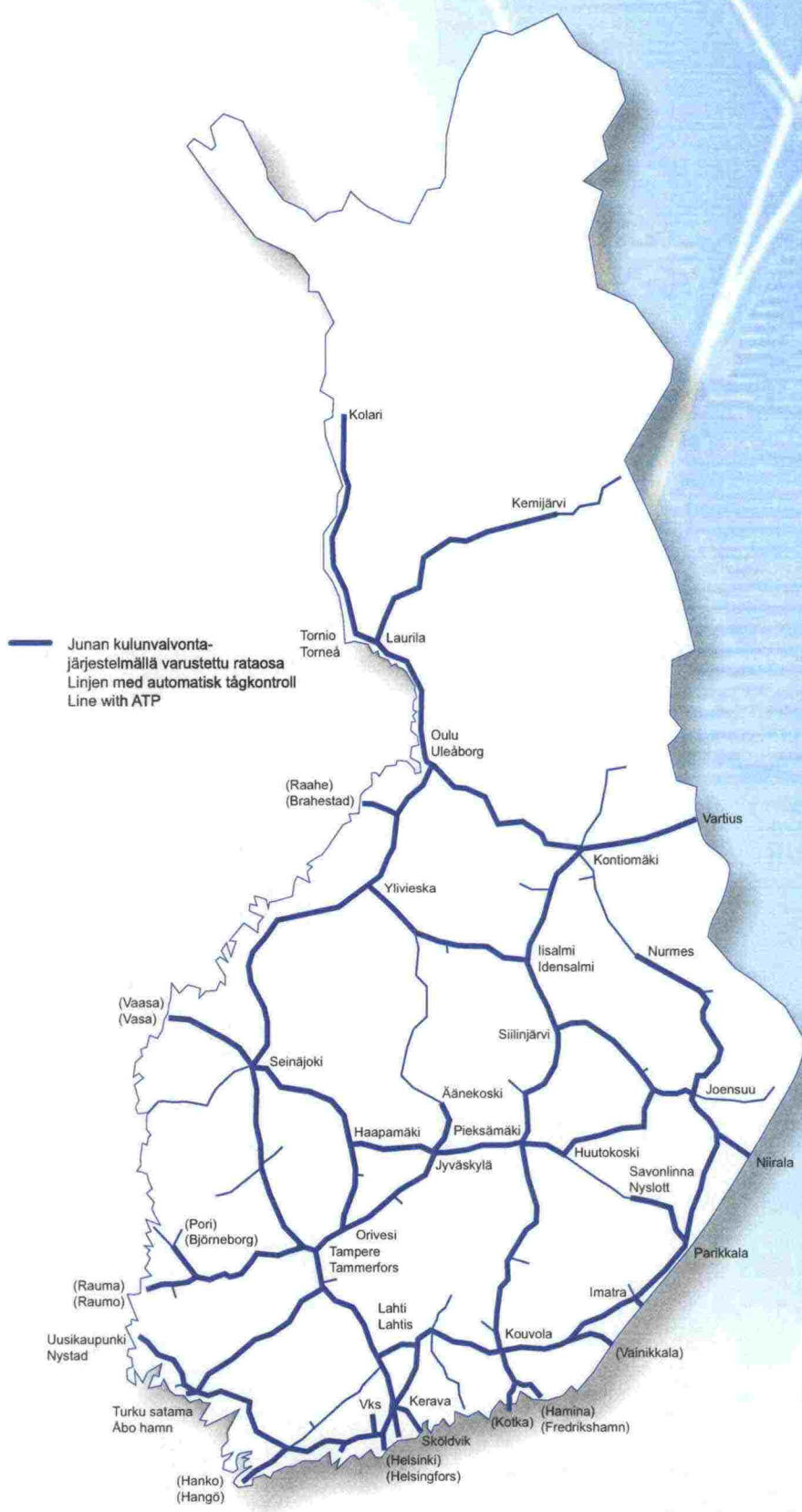


Bild 3. Banavsnitt med automatisk tågkontroll (JKV).

- ■ ■ ■ Junan kokonaisuuden seurannalla varustettu rataosa
Linjen med automatisk registrering av tågrörelsen
Line with train detection and train integrity monitoring
- Radio-ohjattu rataosa
Linjen med radioblocksystemet
Line with a radio-controlled traffic system



Bild 4. Banavsnitt med radiostyrning eller automatisk registrering av tågrörelse.



Bild 5. Detektorer för upptäckt av varmgång i lager

Bilaga 8

Hastighets- begränsningar som beror på vibrationer

Tabell 1. Begränsningar som beror på vibrationer

Plats	Kilometerintervall	Träder i kraft	Hastighetsbegränsning
Liminka	726+900 – 729+200	1998	tåg ≥ 3000 ton 50 km/h
Koria	182+900 – 186+400	2001	tåg ≥ 3000 ton 30 km/h
Kempele	740+600 – 741+700	7.1.2002	tåg ≥ 3000 ton 50 km/h
Hollola	116+200 – 118+500	2001	tåg ≥ 3000 ton 40 km/h
Lahtis	125+000 – 125+400	7.1.2002	tåg ≥ 3000 ton 40 km/h
Jokela	47+950 – 49+950	1999	tåg ≥ 3000 ton 40 km/h
Nickby	38+850 – 40+160	1997	alla tåg 40 km/h
Myllykoski	201+500 – 203+100	2000	tåg ≥ 3000 ton 40 km/h
Kurikka	450+500 – 452+000	1999	alla tåg 40 km/h
Muhos	786+000 – 790+000	5.11.2002	tåg ≥ 3000 ton 60 km/h
Uleåborg	762+800 – 763+800	2004	tåg ≥ 3000 ton 40 km/h
Åbo	271+900 – 273+700	1.10.2006	tåg ≥ 3000 ton 40 km/h

Bilaga 9

Maximal hastighet i tunnlar

Tabell 1. Maximal hastighet i tunnlar.

Tunnel	Maximal hastighet [km/h]		
Hfors - Karis	1-vånings	2-vånings	Sm3
Esbo			
Lillgård	160	120	180
Riddarbacken	160	120	180
Karis-Salo			
Bäljens	160	140	200
Köpskog	160	140	200
Åminne	160	140	200
Högbacka	160	140	200
Kaivosmäki	160	140	200
Haukkamäki	160	140	200
Harmaamäki	160	140	200
Lemunmäki	160	160	180
Märjämäki	160	160	180
Lavianmäki	160	160	180
Tottola	160	120	180
Salo-Åbo			
Halikko	160	140	200
Pepallonmäki	160	140	200

Bilaga 10

Restriktioner till följd av broar

På de broar som omnämns nedan råder följande restriktioner för rullande materiel i fråga om axeltryck, hastighet eller båddera. Broarnas hastighetsbegränsningar framgår av utsatta hastighetsmärken.

Viktbegränsade broar

- 1) Kyrönsalmi bro på banavsnittet Parikkala–Savonlinna:
 - Begränsning av axeltryck 22,5 ton
 - Högsta tillåtna hastighet på bron 20 km/h.
- 2) Broarna vid Seinäjoki å, Kyröälv, Nenätönjoki å, Kainas-tonjoki å, Tjock å, Närpes å och Kaskö sund på banavsnittet Seinäjoki–Kaskö.
 - Begränsning av axeltryck 22,5 ton
 - Högsta tillåtna hastighet på bron 60 km/h.

Bestämmelserna om viktbegränsade broar gäller inte vagnar med 6- eller 8-axlar av rysk standard, som endast får transporteras på de broar som omnämns i dessa punkter i egenskap av specialtransporter enligt villkoren i transporttillståndet.

Öppningsbara broar

På de öppningsbara broarna är den högsta tillåtna hastig-heten 40 km/h, såvida den inte av andra orsaker har begrän-sats ytterligare. Om den öppningsbara bron är låst och rälskar-varna har utrustats med rälskarvjärn eller annan motsvarande låsning eller övervakning, är den högsta tillåtna hastigheten 60 km/h.

Tabell 1. Restriktioner till följd av öppningsbara broar.

Bro	Banavsnitt	Tillåten hastighet [km/h]
Pojo	Ekenäs–Hangö	50
Kyrönsalmi	Nyslott–Parikkala	20 ¹
Pirttiniemi	Varkaus–Viinijärvi	40 ²
Taipale kanal	Varkaus–Viinijärvi	40 ²
Pielisjoki	Joensuu–Lieksa/Viinijärvi	50
Päiväranta	Kuopio–Idensalmi	60
Uimasalmi	Joensuu–Lieksa	60
Tahkoluoto	Björneborg–Tahkoluoto	50

¹ Jfr. punkten Viktbegränsade broar.
² Bron och rälskarven kan låsas, varvid den tillåtna hastigheten är 60 km/h.

Bilaga 11

Större banarbeten och banarbeten som påverkar trafiken 2008

Plats	Påverkar trafiken	Beskrivning av arbetets omfattning
SÖDRA FINLAND		
Esbo-Åbo grundlig förbättring (siktning i Åboändan och broarbeten vid Aura å och Pemarån)	x	1 veckas totalavbrott
Alberga-Kyrkslätt, stationsarrangemang	x	–
Åbo-Toijala, uträtning av banan i Kiimasuo och huvudspårets växlar	x	Uträtning av Kiimasuo: 8 timmars arbetspass vid skarvningsarbete
JKV3 banarbeten, Hyvinge-Karis	–	–
Bangården i Ilmala	x	–
Mellersta Böle	–	–
ÖSTRA FINLAND		
Lahtis-Vainikkala, höjning av banstandarden på avsnittet Kouvola-Luumäki	x	I maj-november ca 300 st. spårreserveringar av ett och två spår, ca 30 st. 3-10 timmars totalavbrott
Luumäki-Joensuu grundlig förbättring, rälsskarv i Tikkala och bangårdsarbete	x	Rälsskarv i Tikkala (minst 1 dygns totalavbrott)
Bangården i Kuopio	x	–
Bangården i Kotolahti	x	–
Pieksämäki-Kuopio, Suonenjoki, stationsarrangemang	–	–
Kuopio-Idensalmi, rälsbyte, ballast och huvudspårets växlar	x	Godstrafikarrangemang och ersättning av persontrafik
Kouvola-Kuusankoski, överbyggnadsarbete	x	godstrafikarrangemang
Uimaharju-Lieksa, överbyggnadsarbete	x	–
Kouvola-Kotka/Fredrikshamn, arbeten som kräver 25 t axeltryck	–	–
Luumäki-Imatra, arbeten som kräver 25 t axeltryck	–	–
Norra Savolax, partiell ökning av hastigheten	–	–
VÄSTRA FINLAND		
Jämsänkoski-Jyväskylä, tunnlar, bergspassager, överbyggnad, trummor och GSM-R	x	5.5–31.5 totalavbrott, i april och juni 20 st. 4 timmars avbrott, förskjuten hastighetsbegränsning mellan Jämsänkoski och Jyväskylä 50/80 på en 4 km sträcka 1.6–30.6.
Oriselkä, mjuk mark	x	48 timmars avbrott och därförinnan 30 st. 8 timmars avbrott
Tammerfors, bangården för persontrafik	x	–
JKV3 banarbete, Seinäjoki-Kaskinen	–	–
Seinäjoki-Uleåborg, förbättring av servicenivån, skede I, arbetet sker huvudsakligen på sträckan Seinäjoki-Karleby	x	1.6–30.9 8 timmars avbrott dagligen + 6 st. 12 timmars avbrott en gång per månad eventuellt även i juni-november
Raumo ASTL+KO, Björneborg-Mäntyluoto ASTL+KO och Tammerfors KO	–	–
Vilppula-Mänttä, banarbete	x	–

Plats	Påverkar trafiken	Beskrivning av arbetets omfattning
NORRA FINLAND		
Karleby-Uleåborg, växlar, precisionssiktning	x	
Torneå-Kolari, förnyande av överbyggnaden	x	Totalavbrott 3 veckor under sommaren 2008
Kontiomäki-Vartius, sliperbyte	x	8 timmars arbetspass under 2 veckors tid
Alholma, bangårdsbygge	x	
ÖVRIGA ARBETSPASS		
Bankontroll på banavsnitt med max.hast. > 140	x	1 timmes arbetspass på banavsnitten i fråga
Underhållsstöd, driftsinvesteringar (växlar, räls, broar, sliprar) och separat beställt banunderhållsarbete	x	Arbetsobjekten preciseras senare, en del av objekten kräver separata arbetspass

Karta över trafikplaneringsområden

Vid samorningen av banarbeten och trafik tillämpas områdesfördelningen inom trafikplaneringen i enlighet med kartan nedan.

Trafikplaneringsområden, 22.2.2006

KONTAKTUPPGIFTER

VR Aktiebolag, Trafikplanerare

Trafikledningscentralen i Helsingfors

liikennesuunnittelu.helsinki@vr.fi

Kovanen Timo	+358 40 866 3839
Mliikkola Reijo	+358 40 866 3840
Pirttimäki Jouko	+358 40 862 0972
Burman Raimo	+358 40 866 3846

Trafikledningscentralen i Tammerfors

liikennesuunnittelu.tampere@vr.fi

Jalanto Esko	+358 40 863 0570
Kunelius Juha	+358 40 863 1118

Trafikledningscentralen i Uleåborg

liikennesuunnittelu.oulu@vr.fi

Meripaasi Sakari	+358 40 864 5450
Järvinen Olavi	+358 40 864 5446

Trafikledningscentralen i Kouvola

liikennesuunnittelu.kouvola@vr.fi

Korpi Vesa	+358 40 863 4197
Lahtinen Juha	+358 40 863 4271

Pieksämäki (Trafikledningscentralen i Kouvola)

liikennesuunnittelu.pieksamaki@vr.fi

Kröger Juha	+358 40 863 7002
-------------	------------------

Joensuu (Trafikledningscentralen i Kouvola)

liikennesuunnittelu.joensuu@vr.fi

Papunen Arto	+358 40 864 0379
--------------	------------------

Trafikledningscentraler

- Helsingfors
- Uleåborg
- Tammerfors
- Kouvola
- Pieksämäki
- Joensuu



Bilaga 12

Passagerarinformation på trafikplatserna på statens bannät

RHK har anskaffat ett nytt system för passagerarinformation (MIKU) som kommer att ersätta de nuvarande informations-systemen. Med hjälp av MIKU kan informationspersonalen styra monitorerna och utropa meddelanden i högtalarna. År 2007 installeras MIKU på 96 stationer.

Tabell 1. Passagerarinformation på trafikplatserna.

Banavsnitt	Information
Helsingfors-Åbo, Helsingfors-Hyvinge	HELMI-systemet vid de livligast trafikerade stationerna. Systemet är ett automatiskt, tidtabellsbaserat elektroniskt informations-system som meddelar om förseningar. En del av stationerna på området har endast ett fjärrkontrollerat utropssystem.
Vandaforsens bana	Fjärrkontrollerade utropssystem mellan Norra Haga och Vandaforsen
Riihimäki-Tammerfors	Stationerna har ett tidtabellsbaserat elektroniskt informationssystem som förmedlar passagerarinformation och varnar för passerande tåg samt fjärrkontrollerade utropssystem. I Riihimäki, Tavastehus, Toijala och Tammerfors finns elektroniska tidtabellsbaserade informationssystem samt automatiska utropssystem.
Toijala-Åbo, Tammerfors-Björneborg, Uleåborg-Kontiomäki, Kouvola-Pieksämäki	Fjärrkontrollerade utropssystem
Övriga stora trafikplatser	Automatiska utropssystem
Övriga trafikplatser med persontrafik	I regel fjärrkontrollerade utropssystem
Resecentren Seinäjäoki, Jyväskylä, Kouvola, Villmanstrand, Pieksämäki, Uleåborg, Rovaniemi	Elektroniska, tidtabellsbaserade informationssystem, automatiska utropssystem. Systemet utvidgas till nya resecentra.

Bilaga 13

Övriga länders nätbeskrivningar

I tabell 1 finns angivet Internetadresserna till och namnen på de nätbeskrivningar som övriga länders infrastrukturförvaltare har publicerat. Uppgifterna i tabellen kan ändras.

Tabell 1. Övriga länders nätbeskrivningar.

Infrastrukturförvaltare	Land	Nätbeskrivningens namn	Internetadress
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)	Spanien	Declaración sobre la Red	http://www.infraestructuras-ferroviarias.com/
Banedanmark	Danmark	Netredegørelse	http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=129
Banverket, Swedish National Rail Administration (BV)	Sverige	Järnvägsnätbeskrivning	http://www.banverket.se/templates/StandardTtH_11568.asp
BLS Lötschbergbahn AG (BLS)	Schweiz	Network Statement	http://www.bls.ch/unternehmen/trassen_d.html
Ceské Dráhy (CD) / SZCD	Tjeckien	Network Statement	http://www.szdc.cz/english/prohlaseni_en.php
Chemins de fer Helleniques / Hellenic Railways (CH-OSE)	Grekland		www.ose.gr
Compania Nationala De Cai Ferate S.A. (CFR)	Rumänien	Documentul de referinta al retelei	http://www.cfr.ro/
DB Netz AG	Tyskland	Schienenennetz- Nutzungsbedingungen	www.db.de/track-infrastructure
Eurotunnel	Frankrike/ England	Eurotunnel Network Statement	http://www.eurotunnel.com/ukcP3Main/ukcCorporate/ukcAboutUs/ukcDevelopment/ukpETNetworkStatement.htm
Gyor-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt. / Raab-Oedenburg- Ebenfurter Eisenbahn AG	Österrike/ Ungern	A GySEV Zrt. Üzletszabályzata	https://www.gysev.hu/portal/page?_pageid=74,55447&_dad=portal&_schema=PORTAL&p_h_menu=5
Jernbaneverket	Norge	Network Statement	www.jernbaneverket.no/marked/
Infrabel	Belgien		http://www.infrabel.be/
National Railway Infrastructure Company (NRIC)	Bulgarien	Network Statement	http://rail-infra.bg/page.php?n=13
Network Rail	Storbritannien och Nordirland	Network Statement	http://www.networkrail.co.uk/browseDirectory.aspx?dir=Network%20Statement&pageid=2891&root=
ÖBB Infrastruktur Betrieb AG	Österrike	Schienenennetz- Nutzungsbedingungen	http://www.railnetaustria.at/vip8/betrieb/de/OneStopShop/Schienenennetz_nutzungsbedingungen_2006/index.jsp
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP-PLK)	Polen	Network Statement	http://www1.plk-sa.pl/en/02oferta/11.php
ProRail	Nederländerna	Netverklaring	http://www.prorail.nl/ProRail/English/Network+Statement.htm

Infrastrukturförvaltare	Land	Nätbeskrivningens namn	Internetadress
Public Agency for Rail Transport of RS (ŽPZP)	Slovenien	Informacij javnega znacaja	http://www.azp.si/informacije.php?jezik=ENG
Rede Ferroviária Nacional,	Portugal	Directorio da Rede	www.refer.pt
Réseau Ferré de France (RFF)	Frankrike	Document de référence du réseau ferré national	www.rff.fr
Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI)	Italien	Prospetto Informativo della Rete	www.rfi.it
Swiss Federal Railways SBB-Infrastructure (SBB CFF FFS)	Switzerland	Network Statement	http://mct.sbb.ch/mct/en/infrastruktur/infrastruktur_dienstleistungen/onestopshop/onestopshop-ns/onestopshop-ns1.htm
Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL)	Luxemburg	Document de Reference du Réseau	www.railinfra.lu
Železnice Slovenskej Republiky	Slovakien	Sietové vyhlá senie	http://www.zsr.sk/generate_page.php?page_id=231

BANFÖRVALTNINGSCENTRALENS

PUBLIKATIONER I F-SERIEN

1/2003	Verkkoselostus 2004
2/2003	Luettelo rautatieliikennepaikoista 1.6.2003
3/2003	Finnish Network Statement 2004
4/2003	Beskrivning av Finlands bannät 2004
5/2003	Verkkoselostus 2005
6/2003	Finnish Network Statement 2005
7/2003	Beskrivning av Finlands bannät 2005
1/2004	Verkkoselostus 2006
2/2004	Finnish Network Statement 2006
3/2004	Beskrivning av Finlands bannät 2006
1/2005	Luettelo rautatieliikennepaikoista 5.6.2005
2/2005	Verkkoselostus 2007
3/2005	Finnish Network Statement 2007
4/2005	Beskrivning av Finlands bannät 2007
1/2006	Verkkoselostus 2008
2/2006	Finnish Network Statement 2008



**RATAHALLINTOKESKUS
BANFÖRVALTNINGSCENTRALEN**

Utgivare:

Banförvaltningscentralen (RHK)
PB 185, Centralgatan 8, FI-00101 Helsingfors
Tel: +358 20 751 5111, fax +358 20 751 5108
www.rhk.fi/svenska

ISBN 952-445-172-7
ISSN 1459-3831